

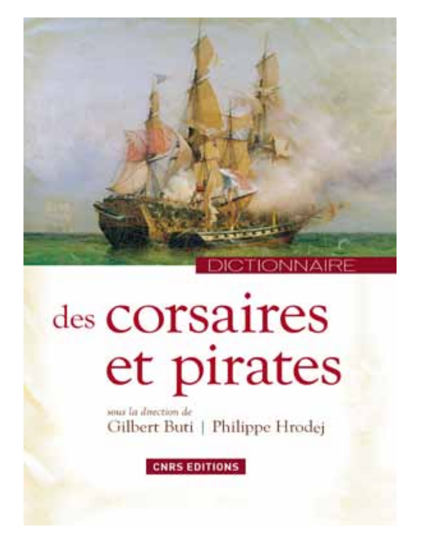
DICTIONNAIRE

des corsaires et pirates

sous la direction de

Gilbert Buti | Philippe Hrodej

CNRS EDITIONS



Barbaresques, boucaniers, flibustiers, guerres de course, abordages, razzias, butins, partages de prises, chasses au trésor, canonnades… Corsaires et pirates jalonnent de leurs exploits la vie maritime et peuplent notre imaginaire. Voici le premier dictionnaire historique sur ces aventuriers des mers : près de 600 entrées, une œuvre monumentale, les meilleurs spécialistes pour faire revivre ces personnages hauts en couleur, des plus emblématiques comme Drake, Jean Bart, Surcouf, Duguay-Trouin, Dragut, Barberousse, aux oubliés de l'histoire ainsi qu'aux discrets mais indispensables armateurs. Un voyage dans le temps et à travers les océans où sont visités les principaux lieux associés à la course et à la piraterie, d'Alger aux Caraïbes, en passant par Boston, La Rochelle, Dunkerque, Salé, Saint-Malo jusqu'au golfe d'Aden, Sainte-Marie de Madagascar et les eaux de l'Asie du Sud-Est.

Spécialiste des économies maritimes et sociétés littorales en Méditerranée à l'époque moderne, Gilbert Buti est professeur d'histoire à Aix-Marseille Université et chercheur à la Maison Méditerranéenne des Sciences de l'Homme (TELEMME-Aix-en-Provence).

Maître de conférences en histoire à l'université de Bretagne-Sud (Lorient) et chercheur au CERHIO-Lorient, Philippe Hrodej est spécialiste de l'histoire du commerce colonial et des flibustiers à l'époque moderne.

Dictionnaire des corsaires et des pirates

Ouvrage publié sous la responsabilité éditoriale
de Guy Stavridès

CONCEPTION : BLEU T

ISBN : 978-2-271-07702-8

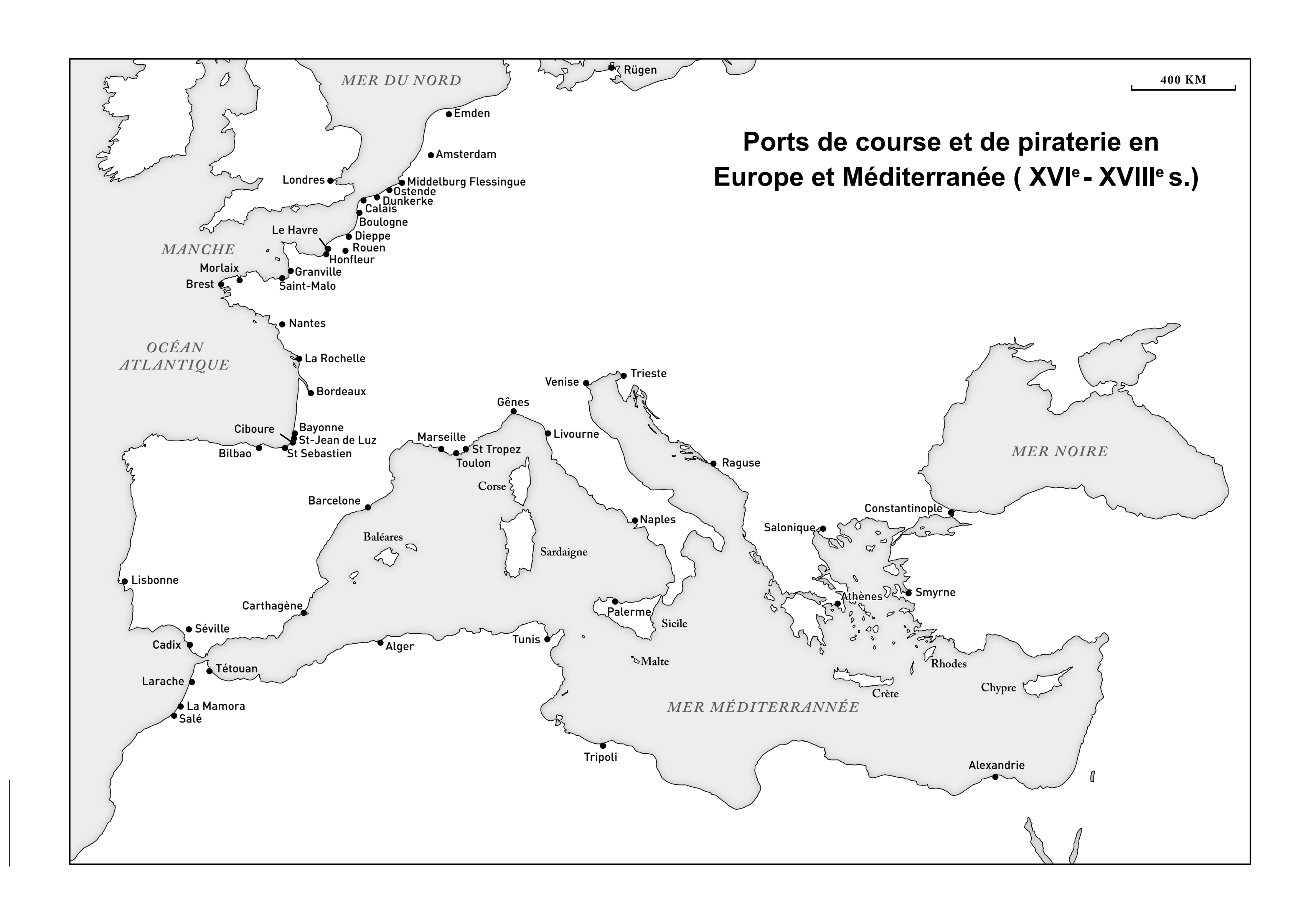
Dictionnaire des corsaires et des pirates

Sous la direction de Gilbert Buti et Philippe Hrodej

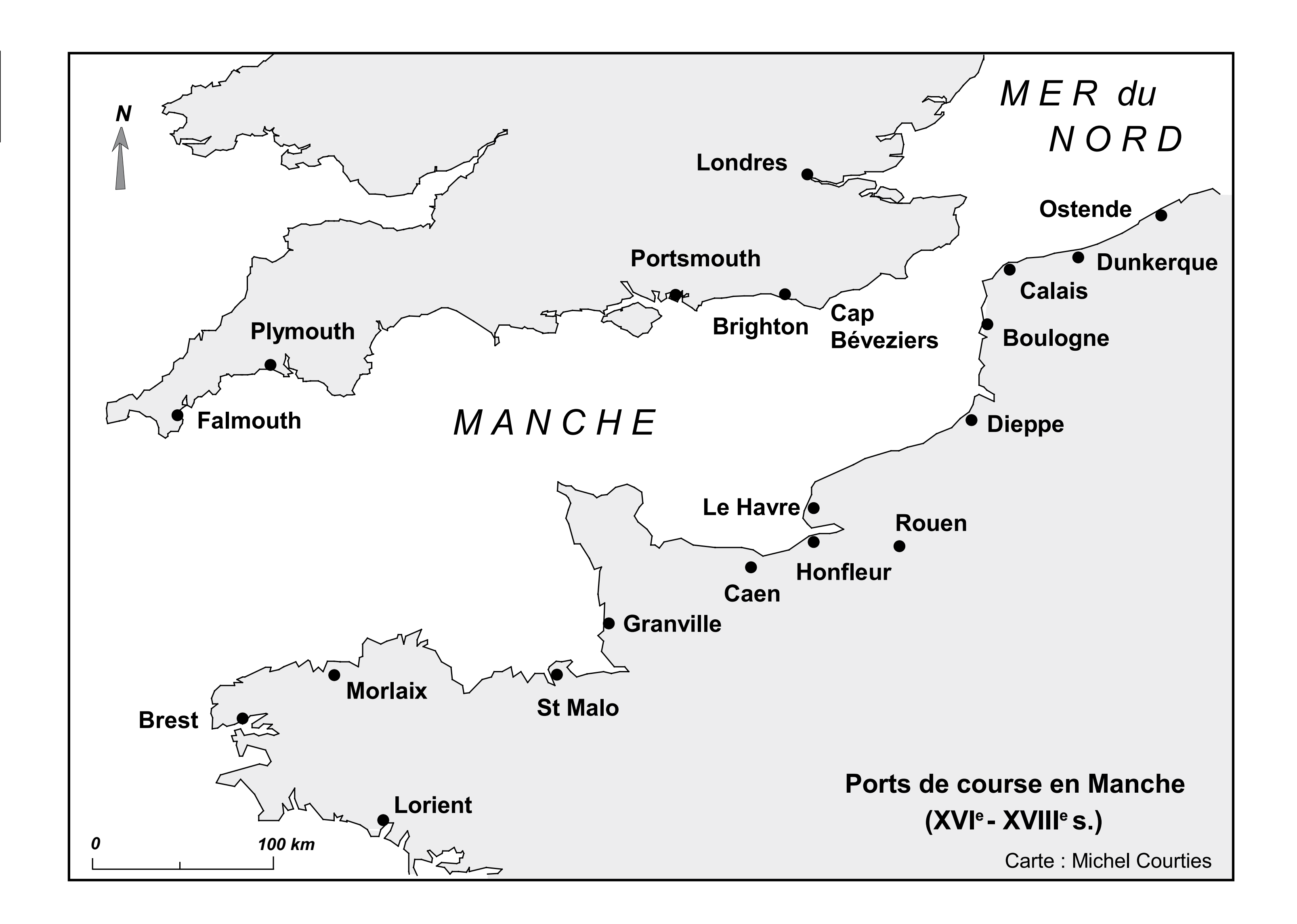
CNRS EDITIONS

15, rue Malebranche – 75005 Paris

Sommaire

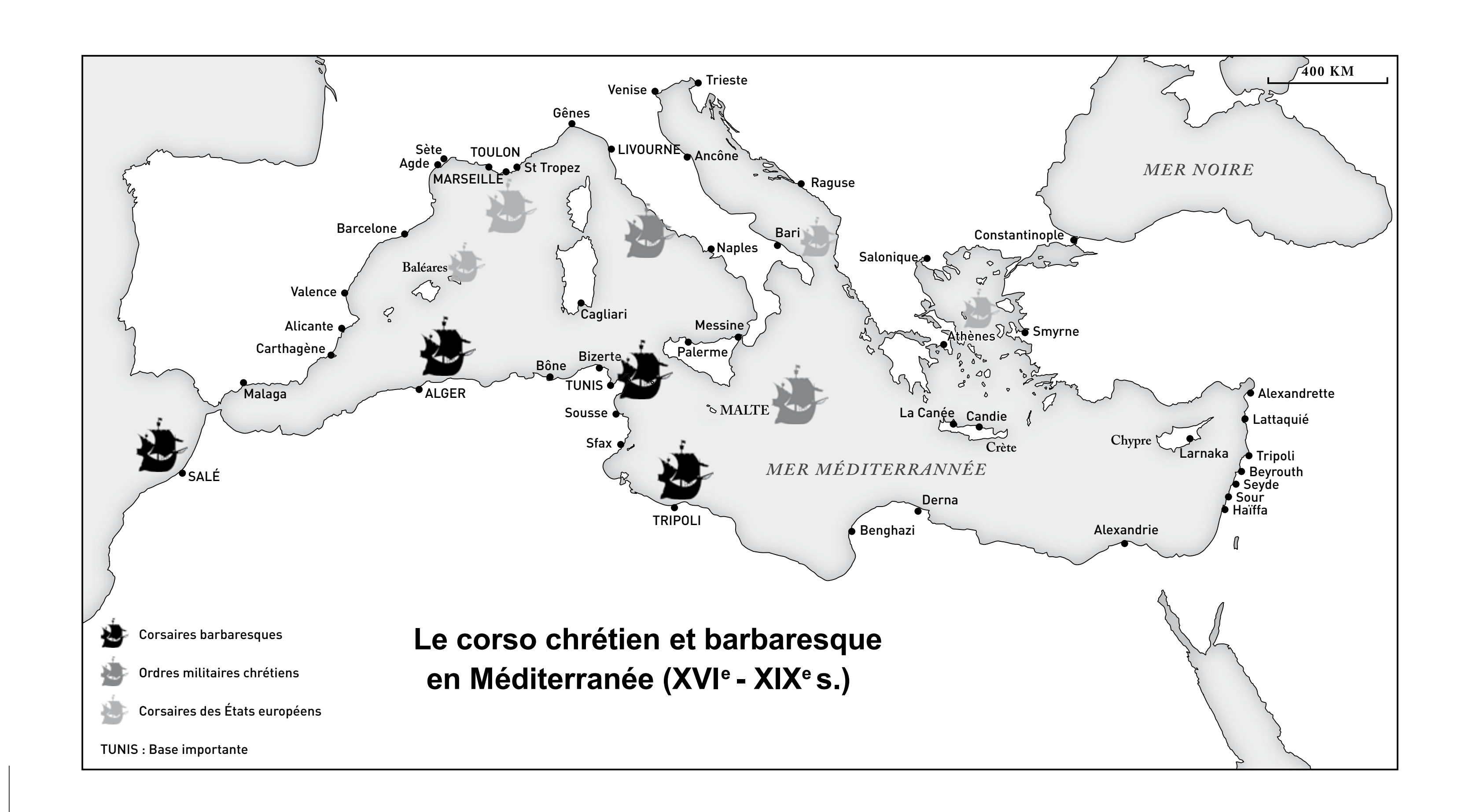


Ports de course et de piraterie en Europe et Méditerranée (XVIe - XVIIIe s.)
400 KM
MER DU NORD
MANCHE
OCÉAN ATLANTIQUE
MER NOIRE
MER MÉDITERRANNÉE
Rügen
Emden
Amsterdam
Londres
Middelburg Flessingue
Ostende
Dunkerke
Calais
Boulogne
Le Havre
Dieppe
Rouen
Honfleur
Morlaix
Granville
Brest
Saint-Malo
Nantes
La Rochelle
Bordeaux
Ciboure
Bayonne
St-Jean de Luz
Bilbao
St Sebastien
Venise
Trieste
Gênes
Livourne
Marseille
St Tropez
Toulon
Raguse
Corse
Barcelone
Naples
Constantinople
Salonique
Baléares
Sardaigne
Lisbonne
Smyrne
Athènes
Carthagène
Palerme
Séville
Sicile
Cadix
Tunis
Alger
Tétouan
Malte
Rhodes
Larache
Chypre
Crète
La Mamora
Salé
Tripoli
Alexandrie



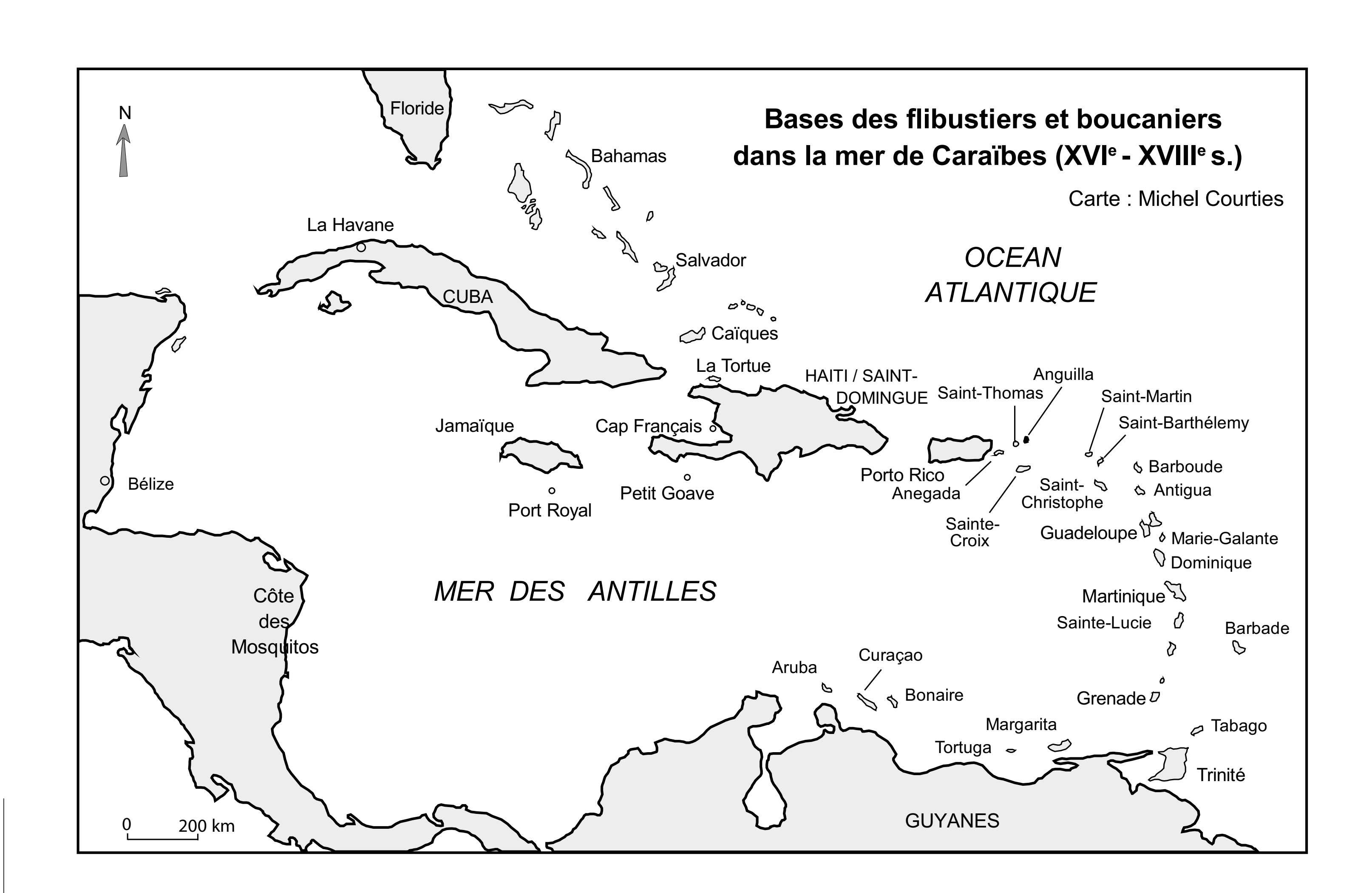
Ports de course en Manche
(XVI[e] - XVIII[e] s.)

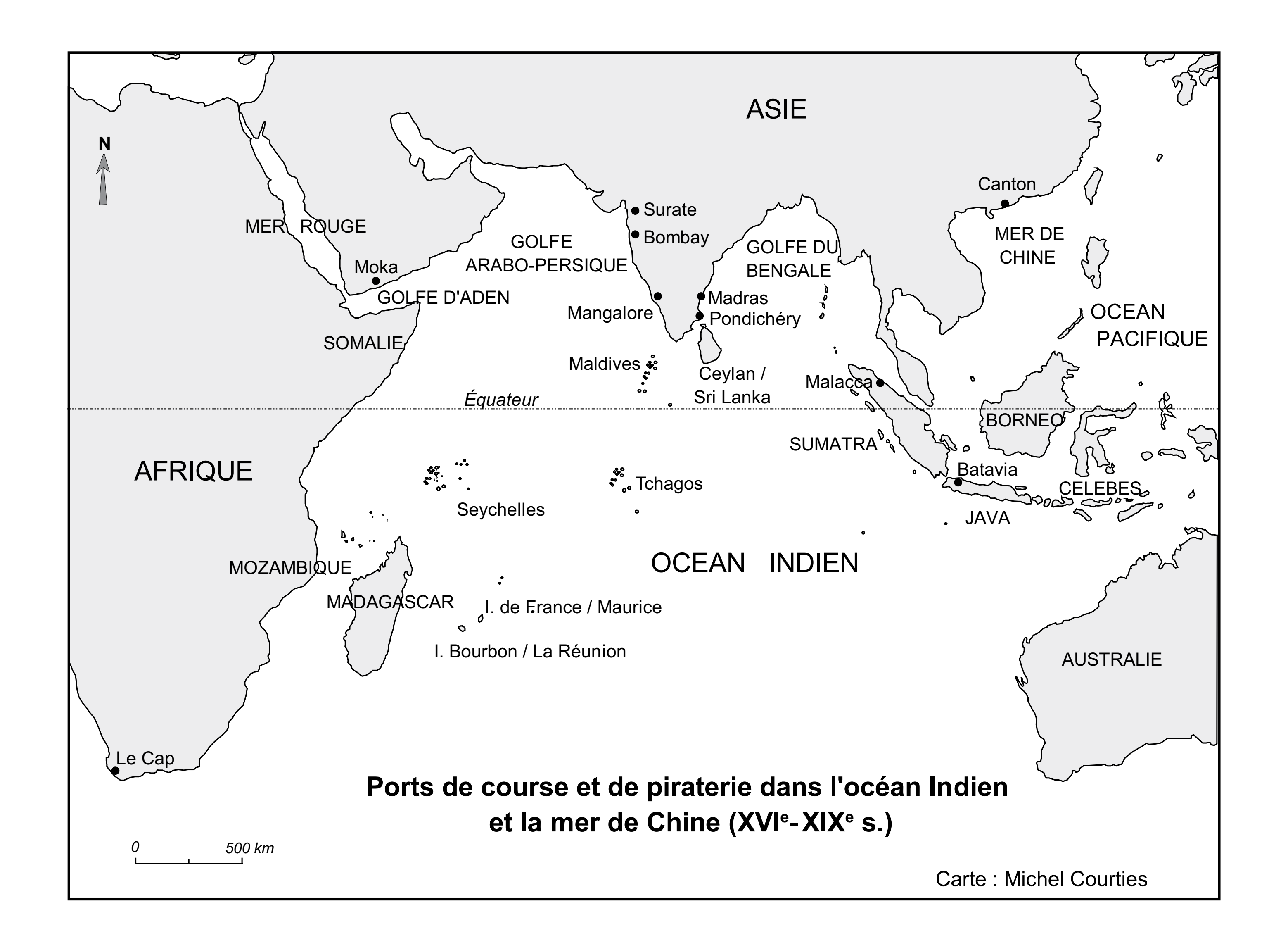
Carte : Michel Courties



Le corso chrétien et barbaresque en Méditerranée (XVIe - XIXe s.)


Ports de course et de piraterie
en Amérique du Nord
(XVIIe - XVIIIe s.)
N
Plaisance
Louisbourg
Port Royal
Québec
Trois Rivières
Montréal
Boston
New York
Philadelphie
Baltimore
Roanoke
Charlestone
Charlesfort
Fort Caroline
Nouvelle Orléans
Galvestone
New Providence
Carte : Michel Courties
0
500 km


Bases des flibustiers et boucaniers
dans la mer de Caraïbes (XVIe - XVIIIe s.)
Carte : Michel Courties
N
Floride
Bahamas
La Havane
Salvador
OCEAN
ATLANTIQUE
CUBA
Caïques
La Tortue
HAITI / SAINT-
DOMINGUE
Anguilla
Saint-Thomas
Saint-Martin
Saint-Barthélemy
Jamaïque
Cap Français
Barboude
Porto Rico
Anegada
Saint-
Christophe
Antigua
Bélize
Petit Goave
Port Royal
Sainte-
Croix
Guadeloupe
Marie-Galante
Dominique
Côte
des
Mosquitos
MER DES ANTILLES
Martinique
Sainte-Lucie
Barbade
Curaçao
Aruba
Bonaire
Grenade
Margarita
Tabago
Tortuga
Trinité
GUYANES
0
200 km



Ports de course et de piraterie dans l'océan Indien et la mer de Chine (XVIe-XIXe s.)

Carte : Michel Courties

Introduction

En janvier 2013, au cours d'une cérémonie officielle organisée à Adado, au cœur de la Somalie, Mohamed Abdi Hassan, dit « Afweyne », a annoncé sa retraite au terme de huit années de forfaits extrêmement lucratifs ; le « plus grand pirate de l'ère moderne », qui s'est rendu célèbre en arraisonnant un superpétrolier et en s'emparant d'armes de guerre, a encouragé à cette occasion ses collègues à suivre son exemple.

Ce « fait divers », saisi au détour d'une actualité internationale bruissante d'informations diverses, s'inscrit dans une suite d'événements maritimes qui, ces deux dernières décennies, ont donné une acuité nouvelle à un phénomène ancien et éveillé la curiosité de nos contemporains. Livres, films, bandes dessinées et ouvrages scientifiques traduisent cette étrange recherche d'évasion qui pourrait assurément faire l'objet d'une étude de psychologie collective. Si là n'est pas notre propos, force est de reconnaître que la situation n'est pas vraiment nouvelle ; le XVIIe siècle finissant, moment des riches heures de la course européenne, voit fleurir toute une littérature consacrée tant à la course qu'à la piraterie et à la flibuste. Avant de connaître cet apogée, ces activités maritimes tendent à se superposer, sinon à se confondre ; bien que la course ait été codifiée dans le droit européen au XVIe, la distinction de ces entreprises maritimes s'effectue sur le plan du droit international, au début du XVIIIe siècle, moment qui inaugure une période d'engouement pour les « aventures extraordinaires ». Romans et mémoires se retrouvent alors sur les rayonnages des bibliothèques, dans les cabinets d'érudits comme à bord des navires ; ainsi trouve-t-on, aux côtés d'instruments de navigation inventoriés dans la caisse marinière de ce capitaine provençal, décédé au milieu du XVIIIe siècle, « un livre relié intitulé *Mémoires de M. Duguay-Trouin* ».

Des programmes de recherche, adossés à de nouvelles sources ou à d'anciennes revisitées, ont étoffé notre connaissance de la course et de la piraterie en élargissant l'espace géographique de ces activités et en les connectant aux différents domaines de l'histoire. La production scientifique, qui a été stimulée par le XIIIe Colloque international d'Histoire maritime, « Course et piraterie », tenu à San Francisco en 1975, est considérable. S'y côtoient biographies d'acteurs, monographies portuaires et réflexions économiques. Ces travaux, qui sont partiellement des réponses à une demande sociale attisée par des comportements qui paraissaient d'un autre âge, visent à mettre en lumière, au-delà des cliquetis des sabres d'abordage et de l'odeur de la poudre, les mécanismes de ces actions et leurs multiples incidences politiques, économiques, sociales et anthropologiques. Les batailles navales, si spectaculaires

soient-elles, et « les combats flamboyants propres à valoriser quelques grands noms » (Jacques Péret) sous-tendent des intérêts multiples et ont des impacts qui dépassent la vision réductrice et héroïsante proposée sur petit ou grand écran.

La masse documentaire qui ne cesse de s'accroître permet de relancer des travaux à partir de problématiques rafraîchies où se retrouvent néanmoins quelques questionnements majeurs relatifs au financement des opérations, aux procédés mis en œuvre par les acteurs et à la rentabilité finale de ces activités ; une rentabilité très complexe à atteindre, tant sur le plan économique que social, politique ou stratégique, et qui ne saurait se réduire à un simple bilan statistique ou comptable. Politique militaire, action financière et relations sociales sont encastrées dans des mécanismes et réseaux difficiles à décrypter où la culture du secret est particulièrement grande. Outre la difficulté rencontrée pour définir et maîtriser les paramètres afin de calculer la valeur des prises et le profit des opérations, le chercheur se heurte à des comportements et à une spéculation qui impliquent par nature la plus grande discrétion.

« Forme supplétive de la grande guerre » (Fernand Braudel), action pour compenser un manque à gagner, succédané destiné à pallier le recul d'activités licites en temps de paix, « romantisme et exutoire social pour un certain nombre d'inadaptés sociaux » (Jean Meyer), élément d'une « guerre totale » : la course, la piraterie et la flibuste sont tout cela et plus encore. Elles sont tantôt porteuses d'un « gros coup », tantôt responsables d'une « vilaine lessive » mais apparaissent à plus d'un titre comme une sorte de « loterie sélectionnant, parmi la masse des perdants, une poignée d'heureux bénéficiaires, propulsés, par un ou deux coups gagnants, aux premiers rangs du négoce » (André Lespagnol). Si une approche quantitative sur le temps long est indispensable pour aborder ces comportements et mesurer au mieux leurs incidences, des trajectoires individuelles peuvent apporter des éclairages pour appréhender une activité qui ne se limite pas aux périodes de guerre, qui dépasse amplement le cadre européen et où à la fortune des uns répond le déclassement des autres.

Aussi, proposer un *Dictionnaire de la course et de la piraterie* peut paraître à juste titre une aventure sans fin et téméraire… Dans ces conditions, la réalisation ne peut qu'être partielle, frustrante et périlleuse. L'exhaustivité, toujours délicate à atteindre, devient ici impossible, le monde maritime étant infiniment trop vaste. On songera immédiatement aux acteurs, aux capitaines et aux hommes d'équipages, ainsi qu'à l'outillage nautique, aux navires utilisés et si peu spécifiques à ces opérations. Suivre des itinéraires individuels ou collectifs rappelle, chemin faisant, qu'être corsaire ou pirate n'est pas une activité « à temps plein », n'est pas une affaire exercée une vie durant, si tout au moins celle-ci laisse à celle-là le temps de s'écouler ! Et « combien de marins seraient stupéfaits de s'entendre traiter de corsaires, plus encore de pirates » (Fernand Braudel) ?

Par ailleurs, des marchands et des négociants, des armateurs et leurs actionnaires, qu'ils soient privés ou agents de l'État, se trouvent également impliqués au cœur d'opérations qui ne

consistent pas en général à d'âpres combats destructeurs où la part du hasard est forte. Au reste, tout système de course, de piraterie ou de flibuste ne peut pas vivre en vase clos, mais s'inscrit dans des logiques économiques multiformes avec au premier plan des bases portuaires, des cités maritimes prolongées par des ramifications sociales et économiques proches ou plus lointaines. Ces opérations sont souvent le fait d'une ville qui agit de sa propre autorité, pour le moins en marge d'un grand État ; ainsi, « à la fin du XVII[e] siècle, Saint-Malo et Dunkerque se substituent à la France » (Fernand Braudel). À ces localités se trouvent néanmoins quelquefois collées des images-clichés de « cités-corsaires » particulièrement tenaces et éloignées de la réalité historique par le travail de la mémoire collective construite à l'époque contemporaine.

Dans ces conditions, et avec près de 600 entrées retenues dans ce volume, il sera aisé de pointer ici et là des failles, des oublis, des silences malgré la mobilisation d'une équipe de spécialistes réunie pour tenter de relever le défi en proposant la synthèse de travaux disponibles dans une vaste bibliographie internationale et en offrant les résultats de recherches inédites afin que l'ouvrage ne soit pas une collection de textes approximatifs et présents dans de multiples publications. À côté d'emblématiques figures et d'incontournables faits d'armes, place a été accordée à un mince échantillon d'obscurs acteurs prélevé dans un ensemble volumineux, sinon intarissable. Ici des inconnus du littoral saisis « au ras des vagues » (Jacques Péret), là des hommes, et quelques femmes, qui paraissent totalement éloignés de ces entreprises réglementées ou non, réfléchies ou spontanées. Nombre de ces acteurs n'ont pas ou peu laissé de traces dans le sillage d'existences où la rudesse balançait avec la discrétion des « mutiques » de la mer. Sources improbables qui manquent cruellement à l'historien. Alors que « tours et autres défenses côtières, chansons et légendes, traditions populaires et œuvres théâtrales sont encore là pour nous rappeler une réalité historique » (Salvatore Bono), les sources disponibles donnent souvent la part belle à la justice, aux victimes dans les interrogatoires des officiers d'amirauté, tandis que les équipages soupçonnés de piraterie parlent fréquemment d'une même voix répétant un récit bien appris.

Le choix des « entrées », qui peuvent naturellement prêter à contestation, a nécessité des compromis indispensables, des arbitrages méthodologiques. La rédaction des textes a obligé des recoupements pour éviter des redites et conduit à d'inévitables coupes afin que l'ouvrage soit accessible au plus grand nombre sans sacrifier les exigences historiques. Opération difficile, mesures délicates et tâche immense.

Ce tableau ambitieux et forcément incomplet – mais gardons-nous de la tentation de l'hypercriticisme – invite néanmoins à saisir le rôle historique de la course, de la piraterie et de la flibuste en pointant les espaces qui ont été les plus florissants, les terrains de chasse les mieux pourvus et les périodes les plus fertiles, en restituant des parcours individuels et collectifs, connus ou non, en réveillant des « dynasties », comme celles Doria, et en suivant des « météores aux réussites fulgurantes » à l'image de Noël Danycan (André Lespagnol).

Sans accorder une quelconque exclusivité à l'Europe, le choix dans ce *Dictionnaire* a été de privilégier les temps forts de la piraterie et de la course, à savoir l'époque moderne, celle

qui court, selon nos découpages académiques, du XVIe siècle au XVIIIe siècle, marquée par les balbutiements du XVIe siècle, les temps forts du XVIIe siècle et un affaiblissement progressif, ponctué de sursauts, à partir des premières décennies du XVIIIe siècle jusqu'à celles du siècle suivant.

Si Malacca, Somalie et Golfe de Guinée ont été retenus dans notre entreprise, la période contemporaine n'y a pas été volontairement convoquée. Une fresque historique de la piraterie et de la course, de l'Antiquité au Temps présent, en considérant l'ensemble de l'espace mondial, viendra compléter très prochainement ce Dictionnaire. Elle placera alors les actions de notre temps à leur juste place dans une perspective de longue durée et sous ses diverses facettes.

Gilbert Buti et *Philippe Hrodej*

Avertissement

Selon la logique du *Dictionnaire*, les notices sont classées par ordre alphabétique. Les entrées sont faites selon les noms de personnes (complétés de surnoms ou sobriquets), de familles, de groupes (« Senj des Uskok », « Balangingi », « Barbaresques »…) et de bases portuaires qui ont joué un rôle important dans la course, la piraterie ou la flibuste.

Les entrées qui correspondent à des localités sont en italiques.

Les cartes placées au début du volume permettent la localisation des principales bases portuaires et notamment de celles qui sont accompagnées d'une notice dans le *Dictionnaire*.

Les noms de ces localités ont été en général écrits avec la graphie de l'époque suivie, entre parenthèses, de la mention de l'orthographe actuelle Lorient (L'Orient) ; Tobago (Tabago).

Afin d'éviter la répétition de références bibliographiques au pied de chaque notice, nous avons opté pour un renvoi aux sources et à l'orientation bibliographique placées en fin de volume, classées par grandes séquences chronologiques qui privilégient les ouvrages parus au cours des quatre dernières décennies.

En fin de notices, des renvois signalent des entrées qui peuvent éclairer le texte qui a dû quelquefois être allégé pour répondre aux normes éditoriales.

Un glossaire et une chronologie relative à la course et à la piraterie complètent le *Dictionnaire*.

Ci-dessous, la liste d'abréviations (poids, mesures, monnaies) :

Abréviations

d = ducat

l-t = livre-tournois

£ = livre-sterling

fl = florin

fr = franc

$ = dollar

tx = tonneaux (jauge)

qx = quintaux

Remarque

Les noms des navires sont en *italiques*.

Notices alphabétiques



Abbadie De Saint-Castin Bernard-Anselme d' (1689, Pentagouët-1720, Pau)

Originaire d'Acadie, aujourd'hui État du Maine aux USA, Bernard-Anselme, lieutenant chargé du commandement des Indiens en Acadie, est le quatrième baron du nom et le fils de Jean-Vincent d'Abbadie de Saint-Castin, arrivé au Canada avec le régiment de Carignan-Salières en 1665, et de Marie-Mathilde, fille du chef abénaquis Madokawando. La baie de Pentagouët, à l'embouchure du fleuve du même nom (ou Penobscot) située à la limite méridionale de l'Acadie, est revendiquée par la Nouvelle-Angleterre, de même que le territoire qui la sépare du fleuve Kennebec. Un commandement français s'y installe en 1670 ; en 1673, le fort de Pentagouët est sous la responsabilité de Jean-Vincent d'Abbadie de Saint-Castin qui renforce ainsi son influence auprès des Abénaquis. Les habitants de cette région ont pris l'habitude de pratiquer des échanges aussi bien avec leurs voisins du nord qu'avec ceux du sud. De même, le commandant français, qui est aussi reconnu comme chef par les Abénaquis, entretient des relations commerciales avec Boston, sans égard aux règlements de l'administration française qui ferme toutefois les yeux sur ses activités afin de préserver les bonnes relations avec les alliés indiens. En 1682 et en 1688, Pentagouët est attaqué et pillé par des flibustiers de la Nouvelle-Angleterre. En guise de représailles, en 1689, Saint-Castin et les Abénaquis s'emparent du fort anglais Pemaquid puis rasent seize villages ennemis et massacrent 200 de leurs habitants.

Le conflit entre Français et Anglais prend de l'ampleur et, à la demande de Brouillan, gouverneur de l'Acadie, Bernard-Anselme, âgé seulement de 15 ans en 1704, interrompt ses études au petit séminaire de Québec et prend le relais de son père, rentré à Pau en 1701. Le jeune métis entraîne ses frères Abénaquis dans des entreprises de harcèlement des colonies anglaises. Ces expéditions ravagent les villages de Casco à Wells. En représailles, le gouverneur de Boston, Joseph Dudley, organise une expédition navale avec trois navires de guerre et une quinzaine de navires d'embarquation pour 550 miliciens. Le commandant, Benjamin Church, détruit les habitations françaises de Passamaquody et de Pentagouët, faisant plusieurs prisonniers, dont une fille Saint-Castin. Church s'attaque ensuite aux établissements de la baie française (de Fundy), dont Port-Royal qu'il assiège sans toutefois arriver à s'en emparer. Bernard-Anselme participe vaillamment à la défense de Port-Royal, du 8 au 16 juin 1704, ainsi qu'en juin et août 1707, lors de l'attaque de Port-Royal par le colonel John March à la tête d'une vingtaine de navires et de 1600 hommes. Cette même année, le 31 octobre, il épouse Marie-Charlotte Damours de Chauffours, fille de Louis Damours, seigneur de Jemseg et l'un des compagnons d'armes de son père.

À la faveur de la guerre de Succession d'Espagne, Bernard-Anselme devient corsaire. En 1709, il

arme un bâtiment, s'associe à Pierre Morpain, Pierre Maisonnat et Daniel Robineau, flibustiers de Saint-Domingue établis à Port-Royal, pour couler trente-cinq navires anglais et faire 470 prisonniers. L'année suivante, Port-Royal est pris et Saint-Castin y perd son bateau. Nommé commandant de l'Acadie par Vaudreuil, gouverneur général de la Nouvelle-France, Saint-Castin s'établit à Pentagouët et, avec les Abénaquis, harcèle de nouveau la garnison anglaise d'Annapolis Royal (Port-Royal). Après la signature du traité d'Utrecht, en 1713, par lequel la France cède l'Acadie à l'Angleterre, Saint-Castin se retire d'abord à la rivière Saint-Jean, où son père avait obtenu une seigneurie, puis rentre en France avec sa famille pour tenter de régler la succession de son grand-père paternel.

Raymonde Litalien

☛ *Boston*, Flibustiers, *Port-Royal*

Aget Guillaume François
(1736-ap. 1792)

C'est probablement lui qui épouse à Dunkerque le 29 juin 1761 Jacqueline Antoinette Hannequin. Négociant, il se remarie dans cette même ville le 11 janvier 1785 avec Marie-Françoise Elisabeth Brycx, âgée de 28 ans, fille d'un négociant. Il a au moins deux enfants décédés en bas âge. Il arme seul durant la guerre d'Indépendance américaine la *Dunkerquoise*, de 200 tx, une frégate de 20 canons et 164 hommes, la commission étant datée du 24 avril 1779 au Havre. Commandé par J.-G. Morel et Vanstabel, ce bâtiment est capturé le 23 avril 1780. Aget arme également la *Fleur de Mer* ou de *Mai* avec Caillez, un lougre de 2 canons, 16 pierriers et 33 hommes, commandé par Patrice Dowling et la *Fantaisie*, un autre lougre de 90 tx, 10 à 14 canons et de 50 à 66 hommes d'équipage, commandé, de juin à octobre 1781, par Dowling puis par Richard Boorn (mai 1782) et Jackebues Drow (décembre 1782-janvier 1783). Il se plaint du refus de la *Dunkerquoise* de reprendre la mer et doit, sur l'injonction de l'amirauté, avancer à l'équipage une partie des parts de prises (1781). De juin à juillet 1780, la *Fleur-de-May (sic)* rapporte à la seule amirauté de Morlaix une prise et vingt-et-une rançons. Surtout, la *Fantaisie* se révèle un extraordinaire corsaire. Dans la même juridiction, son bilan est le plus important pour ce conflit avec cinquante-huit rançons et onze prises. Patrick Villiers estime sa liquidation générale à Dunkerque, en 1781, à 856 614 l-t. L'envergure financière de son armement est proportionnelle à l'importance des rançons qui lui sont réglées (40,4 % de celles réglées à Morlaix pour le port de Dunkerque). Aget est témoin de mariage du capitaine Dowling avec une Kenny, à Dunkerque (1782). Associé avec Coffyn et Kenny, il est partie prenante, après la guerre d'Amérique, de la première tentative d'établissement d'une pêche baleinière à Dunkerque, entreprise grandement soutenue par Calonne qui avance 677 000 l-t. Mais les trois campagnes n'en réalisent que 409 000, ce qui met l'association au bord de la faillite. En 1788, il est administrateur du nouvel hôpital de Dunkerque. Le Comité de Salut public l'autorise à faire naviguer six navires sous pavillon danois, jusqu'à la paix.

Olivier Corre

☛ Dowling, *Dunkerque*, *Morlaix*, Pavillons corsaires et pirates, Vanstabel

Aguilar Alvarado Francisco (?-?)

Compte tenu des déprédations subies par le commerce anglais à la fin du XVIe siècle, Elisabeth Ire refuse de permettre le rachat du gouverneur Aguilar, ou sa libération, lorsque ce dernier est capturé en haute mer en 1598. Il faut dire qu'il est personnellement intéressé aux affaires de course étant un des principaux armateurs de Dunkerque. En janvier 1591, il avait acheté avec Jehan Meeze, receveur des prises et échevin de la ville, ainsi que d'autres associés, sept flûtes issues de prises pour courir les mers. Entre janvier et juin 1591, les navires qu'il avait armés pour son propre compte lui rapportent 12 000 l-t grâce à quatre prises dont

un bateau anglais chargé de vin. Quelques années plus tard, en 1596, il équipe en association plusieurs bâtiments de guerre. Sa fortune est par ailleurs constituée de nombreuses rentes sur des particuliers ainsi que sur les villes d'Anvers, de Bruges ou sur les États de Zélande, c'est-à-dire en territoire ennemi.

Jean-Philippe Priotti

☛ DUNKERQUE

ALGER

L'histoire d'Alger à l'époque moderne est étroitement liée à la course. Les raïs ont en effet participé de manière cruciale au façonnement des structures économiques et politiques de la Régence ottomane, en même temps qu'à la constitution d'une flotte puissante et redoutée dans tout le bassin méditerranéen, jusque dans l'Atlantique et la Manche. Originaire de Mitylène et habile marin, 'Arrudj Barberousse s'établit vers 1512-1513 à Djerba sur invitation des Hafsides, où il est vite rejoint par ses deux frères, Khayr al-dîn et Ilyâs. Les Barberousse, à la tête d'une petite armée de « Turcs » (Turcs, Grecs, Albanais, Bosniaques, etc.) épaulée par des troupes autochtones et des Andalous, prennent Djidjelli en 1514, puis attaquent Bougie. C'est en 1516 qu'ils sont appelés par les Algérois et qu''Arrudj devient « maître » ou « sultan » d'Alger. Lemnouar Merouche, auteur d'une monographie très documentée sur la course dans l'Algérie ottomane, a montré combien la période qui s'étend de l'arrivée des Barberousse à Alger jusqu'à la fin des années 1570 fait de la ville un lieu central des affrontements entre Espagnols et Ottomans en Méditerranée. De fait, Alger va constituer l'une des têtes de pont de l'Empire ottoman en Méditerranée quand Khayr al-dîn Barberousse, à la tête de la ville après la mort d''Arrudj, décide en 1519 de demander l'aide militaire du sultan Sélim Ier en lui faisant allégeance. Alger entre alors dans l'orbite ottomane, et Barberousse est nommé beylerbey (gouverneur de province) : la puissante flotte des Barberousse – près de 20 galères soutenues par plusieurs galiotes – alliée à la force et à la discipline de l'infanterie et de l'artillerie turques contribuent dès lors à stabiliser la présence ottomane au Maghreb. Le Peñon d'Alger est pris aux Espagnols en 1519 et, de 1534 à sa mort qui survient en 1546, Khayr al-dîn, nommé kapudan pacha de la flotte ottomane, organise et contrôle depuis Istanbul les vaisseaux d'Alger. 'Arrudj Barberousse avait auparavant entrepris toute une série de travaux afin de faire de la ville un port bien protégé : les murailles sont renforcées sous son règne et les îles sont reliées – al-jazâ'ir, qui ont donné « Alger » – entre la côte et le Peñon. Une caserne de janissaires, un grand bagne, des mosquées et des fondouks ainsi qu'un hôpital sont tour à tour construits. La démographie permet de prendre la mesure de l'essor considérable d'Alger tout au long du XVIe siècle : alors qu'on estime sa population entre 12 000 et 15 000 personnes au début du siècle, la ville compte, dans les années 1580, près de 100 000 habitants.

Il convient de noter ici que la participation de la flotte algérienne à la lutte entre Espagnols et Ottomans au XVIe siècle ne peut en aucun cas être exclusivement ramenée à une stricte et unique activité corsaire. Les raïs de l'envergure de Barberousse, puis de Durghûth, de Salah Raïs et d'Euldj Ali, ont certes commencé comme corsaires mais ils ont pris part, en véritables amiraux et en hommes politiques de premier plan, à une guerre d'escadres où ils pouvaient mettre à profit leurs expériences maritimes. Alger demeure toutefois bel et bien une base corsaire d'importance et des raïs de moindre envergure capturent, dans toute la Méditerranée, des embarcations espagnoles et italiennes. C'est d'ailleurs en partie pour porter un coup aux corsaires d'Alger que les troupes de Charles Quint, avec plus de 500 navires, mènent leur expédition de 1541, soldée par un retentissant échec avec des pertes matérielles et humaines considérables. En particulier sous l'égide d'Euldj Ali (chrétien d'origine calabraise, converti à l'islam et devenu kapudan pacha

après la défaite de Lépante) l'activité corsaire monte en puissance dans la seconde moitié du XVIe siècle. Le pouvoir des pachas installés par l'État ottoman est en effet limité par deux puissants groupes, celui constitué par la milice des janissaires – environ 6000 hommes au début du XVIIe siècle – et celui des raïs. Ces derniers connaissent l'acmé de leur puissance entre 1580 et 1660 environ, c'est-à-dire durant les grandes heures de la guerre de course en Méditerranée, une période qui succède à l'intense conflit entre Espagnols et Ottomans.

La distinction entre course et guerre d'escadres demeure tout à fait poreuse durant cette période tant le groupe des raïs est organisé hiérarchiquement autour de l'Amiral (qubtân ou kapudan) d'Alger. Diego de Haëdo, auteur d'une *Topographie et histoire d'Alger* dresse une liste du « nombre des corsaires et de la quantité de galiotes qu'ils possédaient en l'année 1581 ». Il compte 35 corsaires et 36 galiotes de 15 à 24 bancs (Murâd Raïs le Grand, renégat albanais, possède deux galères de 24 bancs). Seules 10 galiotes appartiennent à des « Turcs », et Haëdo, comme nombre d'auteurs européens à sa suite, insiste fortement sur le poids des corsaires « renégats » originaires de Grèce, d'Albanie, de Corse, d'Espagne, de Gênes, de Venise, de Provence, ou de Hongrie, comme Djafer Pacha, « roi d'Alger » en 1581. Haëdo poursuit : « Il y a d'autres corsaires montant des frégates ou brigantins de 8 à 13 bancs, navires que l'on construit ordinairement à Cherchel, port situé comme nous l'avons dit à 60 milles à l'ouest d'Alger et où il y a une grande quantité de bois de construction. Les ouvriers qui construisent ces navires sont des Maures originaires de Grenade, Valence et Aragon, dont Cherchel est tout à la fois remplie et peuplée. La plupart d'entre ces hommes sont patrons et capitaines de leurs bâtiments, car étant nés en Espagne, ils sont très pratiques (sic) des ports et côtes de ce pays ». L. Merouche explique que la course prend un « caractère privé nettement prononcé » à partir des années 1570-1580, même si une partie des fonds publics, sous la pression de la collectivité ou taïfa des raïs, est directement destinée à nourrir les chiourmes et à développer les infrastructures portuaires (arsenal, magasins, etc.). Aussi, de 1580 à 1640, les estimations sur l'état de la flotte d'Alger oscillent-elles entre 60 et 80 navires. L'époque est désormais favorable aux « vaisseaux ronds » de type nordique qui auraient été introduits dans la Régence – c'est notamment l'avis du Père Dan – par le corsaire hollandais Simon Danser. Dans la seconde moitié du XVIIe siècle, le nombre de navires semble baisser dans la Régence : les chiffres vont de 22 à 45 navires (vaisseaux de guerres, mais aussi galères, barques, brigantins etc.). Les équipages sont composés essentiellement de « Maures » et d'esclaves chrétiens (un peu moins de 20 %).

L'apogée de la course algéroise – de la fin du XVIe siècle au milieu du XVIIe siècle – est marquée par l'activité de corsaires qui vont peu à peu constituer l'élite de la Régence, tels Mâmi Arnawût, Murâd Raïs, Murâd Qûrçû, Hasan Qalfât, 'Alî Bitshnîn, Hâj Husayn Mezzomorto ou encore 'Alî Canary. À la fin du XVIe siècle, les attaques des raïs se multiplient sur les côtes italiennes et espagnoles, ainsi que sur les îles environnantes (Baléares, Corse, Sardaigne et Sicile). Au début du XVIIe siècle, les Algérois amplifient leurs incursions atlantiques et vont jusqu'à Madère, dans les Canaries et les Açores ; ils poussent dans les années 1620 jusqu'à Terre Neuve et en Islande en 1627. Pour L. Merouche, les années de pointe correspondent à la période 1607-1629 durant laquelle, chaque année, les corsaires d'Alger ramènent entre 70 et 100 embarcations, avec un pic en 1620, où 125 navires sont pris. Le 7 août 1634, le Père Dan voit « partir d'Alger une flotte de 28 de ces navires, les plus beaux et les mieux armés qu'il fut possible de voir. Ils firent voile en Ponant, pour aller attendre les vaisseaux bretons, normands et anglais qui environ ce temps-là vont d'ordinaire en Espagne, pour y charger des vins, des huiles et des épiceries ». Toutefois, les pertes infligées dans les années 1630 par les flottes européennes – surtout vénitiennes, espagnoles et françaises – marquent un relatif

coup d'arrêt de la course algéroise, accentué par la défaite navale de Négrepont de 1647 durant la guerre de Candie. La flotte d'Alger est mobilisée par l'Empire ottoman dans sa lutte contre la République de Venise, et les activités corsaires sont par conséquent considérablement réduites. Une nette reprise est enregistrée à partir du milieu des années 1650 : malgré les troubles intérieurs provoqués par de multiples coups d'état jusqu'aux années 1670, la course algéroise connaît quelques temps forts, ponctués par des prises prestigieuses, comme celle de la galère *Sainte Agathe*, en 1656, où se trouvent 800 000 tx, ou encore celle de la *Margarita*, navire de la flotte des Indes, en 1667, remplie de hauts dignitaires espagnols. À titre indicatif, de 1674 à 1677, L. Merouche dénombre 191 prises algéroises, pour un montant total de 448 556 piastres. Les succès sont plus mitigés dans les années 1690 alors qu'Alger commence à se spécialiser dans l'exportation de blé.

Les raïs ont su faire fructifier leurs prises et diversifier leurs activités. Mâmi Arnawût, renégat albanais qui a notamment capturé Cervantès à Alger entre 1575 et 1580, se spécialise dans le commerce des captifs et propose ses services aux rédempteurs chrétiens. 'Alî Bitshnîn devient, dans les années 1630, le plus important marchand d'esclaves du Maghreb. En 1638, à la tête d'une flotte privée considérable, il détruit le Bastion de France et emmène à Alger un grand nombre de captifs français. L'année suivante, il prend près de 1 000 captifs en Calabre. Bitshnîn possède de riches demeures, palaces, « jnân » et autres fermes. De nombreux corsaires deviennent ainsi de grands seigneurs locaux et investissent dans la propriété foncière à Alger et dans ses alentours. Le commerce des captifs assure aux corsaires privés et à la Régence d'importantes rentrées d'argent : les 196 captifs rachetés en 1667 – dont la plupart avaient été pris sur la *Margarita* – rapportent plus de 125 000 piastres. De manière générale, les prix oscillent entre 80 et 200 piastres pour un captif, même si les rachats peuvent atteindre, pour des chevaliers de Malte ou des capitaines de navires, jusqu'à 3 000 piastres. Ce type de commerce s'appuie sur des intermédiaires qui, sur place et en liaison étroite avec d'autres ports européens « receleurs » – tels Livourne, Gênes ou Marseille – achètent les prises algéroises à l'encan pour les revendre dans les ports européens. Ce trafic est notamment permis par les licences octroyées pour le rachat des captifs qui donnent ainsi une justification aux échanges avec le Maghreb au-delà des interdits ecclésiastiques. Alger est également pourvue en matériel de navigation et en armes – planches de bois, mâts, goudron, poix, voiles, cordages, canons, poudre, ancres, etc. – par certaines puissances européennes, comme l'Angleterre et les Provinces-Unies qui ne reconnaissent pas les prescriptions des bulles papales *In Coena Domini* ou bien qui, comme la France, passent outre en fonction des conjonctures. Les Algérois ont donc, à maintes reprises, pu servir les intérêts de certaines puissances européennes en nuisant au commerce maritime de leurs ennemis. C'est ainsi à l'aune du rachat des captifs et de la recherche d'alliés dans les conflits intra-européens qu'il convient de lire les différents traités de paix et de commerce passés au XVII[e] siècle entre Alger et les États européens – France, Provinces-Unies et Angleterre ; ces traités qui se multiplient surtout dans la seconde moitié du XVII[e] siècle, parfois imposés au prix de violents bombardements contre Alger comme en 1683 et en 1688, peuvent également être lus comme le signe d'une relative « autonomie » de la Régence à l'égard de la Porte. Cela n'empêche cependant pas Alger de revêtir une importance certaine par rapport aux autres provinces de l'Empire ottoman ; dans les discours officiels du XVII[e] siècle, la ville est ainsi nommée dâr al-jihâd (demeure du jihâd) et ses habitants respectent le sultan d'Istanbul comme le sultan de l'Islam. Comme à Tunis, les victoires des raïs sont fêtées dès que les navires rentrent au port avec d'importantes prises ; dans les épopées et les Ghazawât, certains raïs sont même célébrés comme de véritables mujâhidîn, comme des combattants de l'Islam.

Au cours du XVIII[e] siècle, la stabilisation du pouvoir politique – avec le renforcement de l'institu-

tion deylicale – accompagne le développement de l'exportation des produits agricoles et l'importation de biens manufacturés. La paix est quasi permanente avec les grandes puissances maritimes présentes en Méditerranée, anglaise et française. Certes, la course et le commerce des captifs demeurent mais dans des proportions nettement moindres qu'au siècle précédent. Venture de Paradis écrit, en 1788, que « les Algériens, à cause de la paix qu'ils ont avec un grand nombre de puissances européennes, font beaucoup moins d'esclaves qu'autrefois. Mais ils n'y perdent rien : ils ont augmenté le prix de la rançon. Un homme qu'on vendait autrefois pour 200, 250 sequins algériens, tous frais compris, vaut aujourd'hui 500 ou 600 sequins. Un capitaine, un pilote, un homme tant soit peu comme il faut, vaut le double ». Si les corsaires algérois continuent d'attaquer les navires ennemis – maltais, espagnols, portugais ou « italiens » – les investissements militaires de la Régence se portent surtout sur l'armée terrestre. En développant le commerce extérieur d'Alger, les deys n'hésitent pas à réclamer, comme à l'endroit de la Hollande ou de Venise par exemple, le paiement de « tributs » et de « présents » en échange de la tranquillité de la navigation en Méditerranée. La course devient, dans une certaine mesure, un outil de négociation avec les puissances européennes, un « instrument de la diplomatie », pour reprendre les mots de L. Merouche. Les États européens, à travers la plume de certains voyageurs ou ministres, considèrent cependant que les Algérois ne respectent pas les clauses des traités, topos à l'origine d'une légende noire assimilant Alger (et, parfois, toute la « Barbarie ») à un « nid de pirates ». La Régence n'est pourtant pas moins respectueuse des traités que les États européens, même si de nombreux textes de la fin du XVIII[e] siècle critiquent la soi-disant « insolence » des Algériens, souvent opposée à la relative « douceur » des Tunisiens. Les prises maritimes, consignées dans un registre de la Régence entre 1765 et 1815, montrent en tout cas la faible importance des activités corsaires algéroises dans la deuxième moitié du XVIII[e] siècle. En moyenne, sur la période 1766-1792, les Algérois prennent 9 bâtiments par an, pour un butin d'environ 30 000 piastres annuelles. Les navires pris sont essentiellement napolitains et génois (de petites embarcations de cabotage), ou espagnols (pris sur l'Atlantique, les vaisseaux espagnols sont plus rémunérateurs). Pendant les guerres révolutionnaires, la moyenne augmente quelque peu : les raïs d'Alger font plus de 11 prises par an en moyenne pour un « chiffre d'affaires » annuel d'à peu près 160 000 piastres. Les Napolitains demeurent les principales victimes de la course algéroise mais les corsaires d'Alger prennent également des vaisseaux américains, hollandais, scandinaves ou espagnols. Le Registre des prises maritimes mentionne également l'attaque de trois navires tunisiens, entre 1810 et 1812, lorsqu'Alger et Tunis sont en guerre. Malgré les exhortations du sultan ottoman et le bombardement anglo-néerlandais de 1816, une course algéroise de moins en moins rentable perdure de manière presque anecdotique jusqu'à la conquête française en 1830.

Guillaume Calafat

☛ BARBARESQUES, BARBEROUSSE, DANSER, EULDJ ALI, *GÊNES*, KHAÏR-ED-DIN, *LIVOURNE*, *MALTE*, *MARSEILLE*, MORAT-RAÏS, *TUNIS*

ÁLVAREZ AGUSTÍN (1633-1684)

Au début des années 1680, ce marin originaire de Vénétie est employé par Pedro de Arango, armateur de La Havane, comme maître de barque pour faire la traite entre les divers ports de l'île de Cuba. En mars 1683, il se voit confier par Arango, sous commission du gouverneur José Fernández de Córdoba, le commandement d'une barque longue, avec 50 hommes, armée en course contre les pirates anglais et français. Un mois après son départ, il capture une barque de contrebandiers anglais qu'il liquide à Baracoa. De là, il passe à la côte sud d'Hispañola où il s'empare d'un ketch de la Nouvelle-Angleterre,

venant des îles Roques et ramenant 17 flibustiers de la compagnie de William Wright et une douzaine d'Indiens qu'ils avaient capturés à Tucuyo, au Venezuela. Il conduit cette seconde prise à Santiago de Cuba, puis retourne vers Hispañiola où il capture cette fois une barque commandée par Roger Glover et affrétée par Benjamin Caravalho, marchand juif de Curaçao, qui se rendait dans cette île pour chercher sa famille et s'établir à la Jamaïque. Ce dernier promet aux hommes d'Álvarez une rançon de 22 000 pièces de huit que paieront ses coreligionnaires s'ils les mènent à Curaçao plutôt que dans un port espagnol. Les flibustiers espagnols, hormis leur pilote, acceptent cette proposition et obligent leur capitaine à renoncer à son projet d'aller faire juger cette troisième prise selon les règles à Santo Domingo. En route, vers l'île d'Aves, Álvarez tombe sur le capitaine Wright, auquel il donne la chasse, mais qui parvient à s'esquiver, puis il arrive à Curaçao le 19 août. Une fois dans l'île, il se heurte au gouverneur Jan Van Epercum et aux agents de la *West Indische Compagnie* (*WIC*) qui arrêtent deux de ses officiers et négocient ferme la libération de Carvalho, parvenant à abaisser la rançon à 3 500 pièces de huit. Entretemps, il apprend que Wright, montant une barque longue avec 25 hommes, l'a suivi. Les Néerlandais, qui connaissent bien le flibustier anglais avec qui ils ont souvent commercé, se sont bien gardés d'en informer l'Espagnol. En septembre, avec sa propre barque et sa prise, il affronte et repousse Wright qui est tué avec plusieurs de ses hommes. Après cet incident, ainsi que le paiement de la rançon de Carvalho et la restitution de la barque de Glover, le capitaine Álvarez, abandonné par la majorité de ses hommes, dont plus du tiers étaient néerlandais, est incarcéré sur ordre du Gouverneur.

Depuis la fin de la guerre avec l'Angleterre, il y a un va-et-vient constant entre la Jamaïque – dans lequel est impliqué l'ancien gouverneur Sir Thomas Modyford, chargé de pouvoir pour la *WIC* à la Jamaïque afin de recouvrer des esclaves menés par un flibustier anglais et confisqués par les instances jamaïcaines en 1677 – et Vaughan (que Modyford conseille) qui emploie exclusivement Nicolas Esmit pour faire de la contrebande à Curaçao. Anglais et Néerlandais sont toutefois en compétition pour approvisionner en esclaves les colonies espagnoles. Cela n'empêche pas que les Néerlandais ne peuvent pas répondre à eux seuls à la demande ; et c'est pourquoi la *Royal African Company* devient par Molesworth, son agent à la Jamaïque en quelque sorte, sous-contractante de l'*Asiento de los Negros*, dont le titulaire est alors Juan Barroso del Poso, lequel n'est en fait que le prête-nom de la firme néerlandaise des Coymans. Álvarez s'est non seulement attaqué à Carvalho (la communauté juive à Curaçao est alors fort importante, et plusieurs de ses membres sont impliqués dans la traite négrière), mais il a aussi tué William Wright, qui était très apprécié comme contrebandier dans l'île qu'il fréquentait épisodiquement depuis 1679. Il subit le ressentiment de la colonie néerlandaise et est remis prisonnier avec son navire au capitaine Edward Stanley, commandant de la barque royale *Boneta*, envoyé à cette fin de la Jamaïque par le gouverneur Lynch. Dès son arrivée à Port Royal, fin février 1684, il est reconnu coupable de piraterie et condamné à être pendu. Mais Lynch suspend la sentence en attendant de savoir si la caution qu'Álvarez avait fournie à la Havane avant de partir en course serait suffisante pour payer les dommages causés aux Anglais. Cependant, plusieurs Jamaïcains trouvent la situation intolérable. Ainsi, le capitaine Bannister, accusé de piraterie contre les Espagnols, est relâché par le grand jury de Port Royal, faute de preuve. Le colonel Molesworth, le successeur de Lynch, comprend bien la situation, et ayant reçu des preuves d'autres pirateries commises par Álvarez, fait porter contre lui de nouvelles accusations. À l'issue d'un second procès, le flibustier espagnol est reconnu coupable puis exécuté à Port Royal le 27 novembre 1684. Un décret du roi d'Espagne rendu en juin 1685, soit plus d'un an après la mort d'Álvarez, proteste contre

le traitement réservé à ce corsaire à Curaçao, et dénonce la traîtrise du gouverneur de cette île envers lui. Sans l'affaire Bannister, il est tout à fait possible qu'Álvarez eût été gracié comme le sera, en 1686, Mateo Guarin.

Raynald Laprise

☛ BANNISTER, FLIBUSTIERS, GUARÍN, LYNCH, MODYFORD, MOLESWORTH, *PORT ROYAL*, *WIC*

AMON JEAN-HECTOR DE CAUPENNE, CHEVALIER D' (1662-17 octobre 1709, Brest)

Dit aussi le chevalier d'Arsague, Jean-Hector est fils cadet de Jean IV de Caupenne, baron d'Amon ou Amou, bailli et gouverneur du pays de Labourd et de Madeleine de Massion. Comme Jean Du Casse, le chevalier d'Amon commence sa carrière au sein des compagnies négrières et c'est l'expérience acquise en Afrique et en Amérique qui lui permet d'intégrer la marine du Roi, en 1691, avec le grade de capitaine de brûlot. Auparavant, les rôles d'équipage rochelais le désignent capitaine du *Saint-Louis* en octobre 1685 (41 hommes). Avec le vaisseau les *Jeux* et un brigantin, ce sont les trois premiers bâtiments de la toute nouvelle Compagnie de Guinée à appareiller pour l'Afrique avec, à bord, de quoi négocier pour 400 marcs d'or. À la mort du capitaine La Congérie, d'Amon prend le commandement de la petite escadre, apportant aux Antilles 600 Noirs et 140 marcs d'or. En septembre 1687, il commande le *Joly*, navire de la Compagnie à Rochefort (63 hommes), et retrouve Du Casse devant Commendo à la mi-janvier. Il s'agit encore d'un voyage triangulaire. Lors de l'expédition visant à s'emparer de Paramaribo, d'Amon commande la *Loire* de 30 canons dans l'escadre de Du Casse. Il n'est pas étonnant qu'en octobre 1690, il arme au Havre la *Favorite*, suivant de nouveau le Béarnais qui arme de son côté le *Solide*. Les deux bâtiments doivent rallier Brest pour joindre les deux vaisseaux de Dandenne, soit encore un armement mixte financé par le ministre Seignelay en personne et Job Forant. Mais la mort de Seignelay interrompt cette opération de course. Officier du Roi, on le retrouve dans l'escadre de Des Augiers montant la frégate le *Séditieux*. Au large de l'Espagne, le 30 janvier 1692, il s'abat sur les marchands d'un convoi hollandais alors que les vaisseaux s'occupent des deux escorteurs, réalisant quatre prises. De quoi ne pas faire regretter au nouveau ministre, Louis de Pontchartrain, de l'avoir élevé au grade de capitaine de frégate au début du mois. C'est l'époque où Du Casse, devenu gouverneur de Saint-Domingue, propose une campagne de course en Guinée, où d'Amon et Duquesne auraient les premiers rôles, en se disant prêt à placer 20 000 l-t dans l'affaire. En fait, le Basque a pris le commandement de l'*Emporté* (ex-*Trompeuse*) de 600 tx, 44 canons et 230 hommes. Il gagne Saint-Domingue, le 14 novembre 1692, d'où il effectue deux campagnes sur la Jamaïque et La Havane, emmenant à chaque fois entre 100 et 120 flibustiers. Si la première tentative est un échec, la seconde est plus rentable malgré la fièvre jaune qui emporte 72 hommes et qui l'oblige à mouiller à proximité d'une petite île cubaine pour mettre son équipage à terre. Après un carénage au Cap, en mars et avril 1693, il retourne en course. De mai à septembre, deux bâtiments anglais sont capturés, dont le *Dragon*, quatre brigantins et un corsaire espagnol. Si, faute d'équipage, trois brigantins et un navire espagnol sont brûlés, le dernier brigantin est remis pour 2 400 l-t aux prisonniers et les deux vaisseaux britanniques sont revendus à leurs propriétaires avec les cargaisons. Se trouvaient à bord 10 000 l-t en argent, de l'indigo, du bois de campêche et du sucre. L'*Emporté*, qui convoie trois marchands, appareille pour la France en novembre ; il est le seul secours envoyé par Versailles en deux ans.

En octobre 1695, d'Amon est nommé dans l'escadre de Des Augiers pour commander le *Favori*. Il est donc partie prenante pour les trois prises réalisées à l'aller. La mission est abrégée puisqu'il revient à La Rochelle prendre le commandement de l'*Espérance* (58 canons, 400 hommes) dans l'escadre de Renau. Il appareille trois semaines avant l'escadre, à la

mi-mars, pour préparer la colonie domingoise et recruter des flibustiers. Un coup de vent ayant démâté ses deux mâts de hune, il n'arrive dans la partie française qu'au bout de deux mois de navigation pour tomber, à la hauteur de cap Saint-Nicolas, sur le *HMS Reserve (Her Majesty's Ship Reserve)*. La poursuite s'engage jusqu'aux côtes cubaines sans résultat. Rejoint par le reste de l'escadre, il participe à cette campagne de course qui s'achève à l'île d'Yeu le 28 septembre 1696.

En juin 1696, l'armateur brestois Saupin a reçu l'autorisation de faire bâtir un vaisseau de 50 canons par Hubac et un de 40 par Blaise. Début décembre, le premier baptisé le *Mercure* est mis à l'eau, le *Triton* suit à un mois près. D'Amon prend le commandement du premier, Guérin celui du second en mars 1697. Dans cet armement, Saupin est associé à Dandenne qui croise avec une autre partie de l'armement (*Solide*, *Oiseau* et *Galatée*). Tous deux appareillent en avril pour se poster aux abords des caps Piñas et Saint-Ander. Une belle et courte campagne. À la fin du mois de juin, deux vaisseaux anglais dont le *Beffort*, entrent au Port-Louis pour y être démantelés. D'Amon est reconduit dans son commandement et, une fois les « frégates de force » carénées, il appareille le 17 août de Bertheaume. Le 3 septembre, le *Mercure* est de retour à Brest particulièrement malmené après un âpre combat avec deux Britanniques : un vaisseau de 76 canons et une frégate de 24 canons. Le *Triton* rentre en octobre, bredouille. La paix est proclamée.

En 1698, suite aux réparations versées aux Domingois par les armateurs de Pointis, un traité est passé entre les colons d'un côté et Aufroy et d'Amon, de l'autre, avec accord de la Compagnie de Guinée. Le contrat porte sur huit navires et une corvette qui doivent acheminer des esclaves à Saint-Domingue. D'Amon commande la corvette la *Mignonne* et gagne la Martinique avec une cargaison de « bois d'ébène », en août 1699. Il passe à Saint-Domingue d'où il part pour le golfe du Darien (janvier 1700). En février, il perd sa corvette en pourchassant des forbans dans les eaux de Mansenille. Il n'en a pas fini avec l'Afrique. Le 18 avril 1701, il commande le *Poli* qui lève l'ancre de La Rochelle. Il ramène Aniaba, roi nègre « éduqué à Versailles » dans son pays mais surtout il fait construire le fort d'Issiny, entre juillet et septembre 1701. Il quitte Issiny le 23 septembre, est à Juda le 15 novembre et gagne Cayenne en février 1702, peu avant la reprise de la guerre. En 1704, il doit commander un vaisseau pour la course, le *Rubis,* de 600 tx et 60 canons, que Du Casse a fait bâtir au Port-Louis mais qui est réquisitionné par la marine. Il est fait capitaine de vaisseau à Brest (novembre 1705). Il commande l'*Atalante* dans le convoi de Du Casse en 1707 (44 canons et 250 hommes). De retour à Brest au début de septembre 1708, à l'instar de Chavagnac, il se voit refuser sa gratification tant qu'il n'aura pas reversé le produit du fret. Si fraude il y a eu, il ne pourra guère en profiter car il meurt un an plus tard, à l'âge de 47 ans. Il est l'exemple même de ces officiers qui appartiennent au réseau américain de Du Casse, et se révèlent souvent indispensables pour des missions au long cours où la course n'est qu'une activité parmi d'autres.

Philippe Hrodej

☛ *BREST*, DANDENNE, DES AUGIERS, DU CASSE, DUQUESNE, *DUNKERQUE*, FLIBUSTIERS, FORANT, *LA ROCHELLE*, *LE HAVRE*, POINTIS, RENAU D'ELISSAGARAY, SAUPIN, SEIGNELAY

AMONT NICOLAS DIT *GRÉNEZÉ*
(? Guernesey-ap. 1686)

Nicolas Amont est originaire de l'île anglo-normande de Guernesey d'où son sobriquet de Grénezé ou Le Petit Grénezé (pour éviter la confusion avec le capitaine Jean Tocard). Il est mentionné comme capitaine flibustier dès 1676, participe aux armements du marquis de Maintenon et à celui de Nepveu de Pouancey en vue de s'emparer de Curassol en 1678. Il suit Grammont à Maracaïbo puis, l'année suivante, il sert de pilote sur les vaisseaux du Roi venus repêcher les canons après le désastre des îles

d'Aves. En 1682, il commande une petite barque de 2 canons et de 40 hommes avec laquelle il pille plusieurs traiteurs anglais sur les côtes du Honduras et de Campêche. Il se rend surtout célèbre par la prise de la frégate du roi de France la *Trompeuse* à l'île de Roatan (mai 1682). Ce bâtiment est sorti de la Jamaïque quelques jours auparavant sous les ordres d'un certain Bruyn avec 21 autres membres d'équipage pour être remis à l'agent ou au commissaire de la France à Hambourg après avoir chargé du bois de teinture au Honduras. Le forban s'empare de la belle frégate par la ruse en invitant son équipage à venir manger du lamantin à son bord. Entre ses griffes, la *Trompeuse* devient en quelques mois un redoutable vaisseau pirate. À la côte de Carthagène, Amont rencontre la barque longue de son compatriote le capitaine Tristan auquel il débauche la plus grande partie de ses hommes. Quand on lui demandait s'il avait une commission, il répondait en montrant son sabre et, d'un geste plus expressif, le plantait dans un morceau de papier en s'écriant: «Voilà ma commission!». En janvier 1683, il débarque à l'Île-à-Vache laissant le commandement de la frégate au sinistre Jean Amelin (Pierre Égron). Il ne sera jamais inquiété pour ses pirateries. Il participe à la prise de Campêche (juillet 1685) et continue à suivre fidèlement Grammont aux Honduras (septembre à février 1686) puis en Floride (mars à juin 1686). Lors d'une escale en Caroline, Amont laisse la barque qu'il montait jusqu'à présent et embarque sur le *Hardi* commandé par Grammont pour traverser l'Atlantique. Ce dernier lui confie le commandement d'une prise hollandaise, le *Harderin* d'Amsterdam, faite au large des Açores en octobre 1686, avec 18 hommes d'équipage. Séparé de son chef, on retrouve Amont à la Grenade, où le *HMS Mary Rose* capture son bâtiment après un très dur combat (novembre 1686). Le gouverneur de la Barbade restitue le vaisseau à ses propriétaires amstellodamois tandis qu'Amont regagne Saint-Domingue.

Jacques Gasser

☛ *CARTHAGÈNE*, ÉGRON, FLIBUSTIERS, GRAMMONT, *GUERNESEY*, *ÎLES ANGLO-NORMANDES*, LYNCH, MAINTENON, NEPVEU DE POUANCEY, SEIGNELAY, TARIN DE CUSSY, TOCARD, TRISTAN

ANDRESSON MICHEL DIT *CAPITAINE MICHEL* (?-ap. 1691)

Contrairement aux affirmations de plusieurs auteurs, ce flibustier est bien un Français. En novembre 1682, il devient l'associé du capitaine Laurent de Graffe et reçoit son ancien vaisseau le *Tigre* de 26 canons et de 150 hommes, avec lequel il prend part à la prise de la Veracruz. En décembre 1683, il s'empare, devant Carthagène, d'une frégate de 40 canons et 250 hommes que de Graffe n'avait pu aborder. Au début de l'année suivante, Michel croise en vain avec la frégate espagnole la *Paz* devenue la *Mutine,* de 44 canons et de 200 hommes, de conserve avec le vaisseau de Laurent de Graffe devant La Havane (de Graffe est alité, son second, Brouage, le remplace). Le 19 mai 1684, Andresson s'empare de deux frégates hollandaises en traite: la *Ville de Rotterdam* et l'*Elizabeth.* Il les relâche sans leur faire de tort, du moins est-ce la version officielle. Il semble qu'une des frégates ait appartenu au vice-roi du Pérou. La moitié des 200000 pièces de huit appartient aux Espagnols. Ce sont donc 300000 l-t que Brouage et Andresson se partagent, le premier se rendant à Saint-Thomas, le second à Boston. En août 1684, Andresson radoube sa frégate en Nouvelle-Angleterre. Celle-ci est prise à tort pour la *Trompeuse*, commandée par Pierre Egron, mais Andresson est finalement lavé de tout soupçon de piraterie. Preuve en est de son intégrité, il paye ses vivres comptant. En juillet 1685, il revient au Petit-Goave avec 150 hommes qui n'ont pas voulu partir en mer du Sud. Les commissions octroyées par l'Amiral de France ont expiré le 18 mars. Le soupçonnant de vouloir retourner en course, Tarin de Cussy fait saisir son vaisseau et le désarme. Sans doute, le Gouverneur n'apprécie pas les relations équivoques du flibustier à l'égard des Anglais. De

plus, Andresson n'entretient pas de bonnes relations avec Grammont, fidèle de Cussy. La *Trompeuse* est adjugée 1300 écus à l'un des auxillaires du gouverneur « bien qu'il en valu trois fois plus », pour éviter un partage désavantageux avec le gouverneur général des Îles. Cussy récupère ainsi à bon compte la frégate qu'il utilise pour le commerce. Andresson, en fuite dans les bois, est retrouvé ainsi qu'une grande partie de son équipage par le capitaine Le Sage en partance pour le détroit de Magellan. Il suit donc le Bordelais dans sa campagne africaine. Contrairement à Le Sage qui désarme à Cayenne, Andresson, se rend sous le nom d'emprunt de Guillaume Mimbrat dans la baie de Samana. En route, il rencontre le capitaine Benjamin de Riez, commandant le *Prince Maurice* de La Rochelle, auquel il donne rendez-vous à Samana pour liquider son butin. Il commande une prise, le *Saint-Nicolas* de Flessingue, peut-être le brûlot renommé le *Favori*. Le 19 mai 1686, il rejoint le capitaine Bannister à Samana. Après la destruction de la frégate de Bannister par les Britanniques, c'est le début d'une errance de deux années le long des côtes de Nouvelle-Espagne. Le 14 novembre 1688, le bourg d'Acaponeta est pillé. Mais ce n'est que six mois plus tard, qu'ayant enfin les vivres suffisants, les forbans font route pour la mer du Sud (83 hommes). Le 16 novembre, Andresson croise la route du *Bauden*, sous les ordres du capitaine John Cribb, de l'*East India Company*, qui se rend à Bombay. Les trois abordages tournent à l'hécatombe. Les rescapés démettent Michel Andresson de son commandement, et élisent à sa place François Rolle (ou Frantz Rools). Andresson se sépare du gros de l'équipage aux îles Galápagos en décembre 1689 avec huit de ses derniers fidèles. D'après François Martin, directeur du comptoir de Pondichéry, ce petit groupe aurait réussi à passer en Cochinchine puis au Siam en 1691.

Jacques Gasser

☛ BANNISTER, *BOSTON*, EGRON, FLIBUSTIERS, GRAFFE, GRAMMONT, LE SAGE, *PETIT-GOAVE*, ROOLS, TARIN DE CUSSY

ANGENARD GUILLAUME-MARIE
(Saint-Malo 1776-Saint-Servan 1837)

C'est grâce à ses Mémoires publiés en 1890-1892 par un de ses descendants que nous connaissons la carrière de cet étonnant corsaire. Dernier né d'une famille modeste de sept enfants, son père Jacques est un soldat invalide et sa mère, Anne Charlotte de Lisle, une domestique. Ses débuts s'apparentent à ceux de Robert Surcouf. C'est en effet à partir de 1790 qu'il fait son apprentissage dans l'océan Indien : négrier sur le *Bon Ménage* (en compagnie de son frère Denis), la *Peggy*, le *Sans-Culotte* (traite illégale) et le *Navigateur*, il est corsaire sur le *Cerf* (devenu la *Revanche*), l'*Amphitrite* de François-Thomas Le Même et le *Va-Tout* avant de rentrer en France sur un navire de l'État, la *Seine*, en 1798. Au cours de ces neuf années, il exerce à peu près toutes les fonctions possibles à bord d'un bâtiment : construction, intendance, mâture, observation, conduite de l'équipage, etc. Il participe à quatre combats dont le dernier sur la *Seine*. Il prend part à la capture de onze bâtiments dont celle d'un galion espagnol pris par l'*Amphitrite* près du cap de Bonne-Espérance. Il est fait prisonnier à deux reprises : en 1794 sur la *Revanche* – ce qui lui vaut dix-huit mois de captivité à Calcutta – puis en 1796 sur le *Navigateur*, mais il réussit à s'évader à la nage.

Rentré en France, il épouse Jeanne Rendu, une marchande. Le couple habite Saint-Servan où naissent trois garçons et deux filles. Angenard fait la course dans la Manche sur la *Providence* et le *Héros* de René Rosse ainsi que sur l'*Hirondelle* et l'*Aventurier*. En 1803, il est nommé capitaine de la *Magdeleine*. Entre 1798 et 1803 il participe à cinq combats et à la prise de huit navires dont la *Naïade* capturée à l'abordage. Il est fait prisonnier à trois reprises notamment à l'issue du violent combat entre l'*Hirondelle* et le *Télégraphe*. Conduit en Angleterre, il vole un bateau de plaisance et débarque à Cherbourg en mars 1799. Fait prisonnier sur le *Héros*, il tente une nouvelle évasion en faisant un trou dans les latrines du ponton anglais.

Sous l'Empire il repart dans l'océan Indien avec la *Caroline,* commandée par Nicolas Surcouf, qui lui confie la prise le *Fame.* Il passe ensuite sur le *Gustave* dont il est le second. Il prend part à cinq prises et trois combats. Après six mois de captivité à Madras puis en Chine, il est transféré en Angleterre où il reste sur les pontons de 1806 à 1810. Il tente de s'enfuir à six reprises avant de voler un cutter avec lequel il rentre à Port-en-Bessin. Il est capitaine de la *Vénus* en 1810, lieutenant sur la *Miquelonnaise* de Pradère-Niquet en 1812, puis capitaine du *Spéculateur* en 1813 : cinq prises et cinq combats marquent cette période où il est blessé deux fois sur le *Spéculateur.* Fait prisonnier sur la *Vénus* et sur le *Spéculateur,* il fait encore trois tentatives de fuite dont seule la dernière réussit.

En une vingtaine d'années, il présente un bilan corsaire exceptionnel : dix-sept combats, vingt-neuf prises et huit années de captivité au total. Il a manqué une dizaine d'évasions mais en a réussi cinq. Il a reçu trois blessures dont la dernière a été très grave. Il n'obtient aucune décoration mais bénéficie finalement, en 1820, d'une petite pension pour ses blessures. Après neuf voyages au commerce vers l'Île de France à partir de 1817, il cesse de naviguer en 1833 et décède quatre ans plus tard. Peut-on cependant parler de fortune en 1817 dans la mesure où il figure au 487e rang sur la liste des contribuables servannais ?

Alain Roman

☛ *Île de France*, Le Même, Surcouf *Nicolas*, Surcouf *Robert*

ANGO JEAN (c. 1480, Dieppe-1551)

L'aïeul, anobli par Charles VI en 1408, était déjà banquier à Rouen, quant au père, qui s'établit à Dieppe en 1463, il est marchand, armateur et expédie, dès 1508, des navires vers Terre-Neuve, découverte par les marins normands deux ans auparavant. Jean Ango reçoit une excellente éducation dont les cours de Pierre Desceliers, prêtre d'Arques et véritable fondateur de l'enseignement d'hydrographie en France. Il prend la suite des affaires de son père qu'il fait fructifier. Les bénéfices sont largement suffisants pour devenir grenetier et contrôleur du magasin à sel de Dieppe. De 1512 à 1540, il est receveur du domaine de l'archevêque de Rouen, Ambroise II, seigneur de Dieppe, office qui fait de lui par extension le vicomte de Dieppe. En 1527, il est élu conseiller au corps de la ville. Ambroise II le fait connaître à la Cour. En récompense de ses services, il sera désigné comme capitaine du château de Dieppe, en 1534, puis lieutenant de l'Amiral de France, en 1536. Cette accumulation de titres ne doit rien au hasard. Jean Ango réussit à constituer un syndicat financier qui, par le système de la commandite, dirige toute la vie économique de la ville de Dieppe comprenant l'activité maritime et plus spécialement l'armement de navires corsaires.

Partisan d'une mer libre, il s'oppose à la bulle d'Alexandre VI (1493) et au traité de Tordesillas (1494) partageant le monde entre Espagnols et Portugais. Une première solution consiste à profiter des temps de guerre pour obtenir des lettres de marque. En 1523, Jean Fleury, à la tête d'un groupe de navires dieppois, s'empare de plusieurs navires de la flotte espagnole transportant une partie des trésors pillés par Hernan Cortès au Mexique. Une deuxième solution est de pratiquer la contrebande. En ce domaine, les contrevenants encourraient une seule sentence : la mort. En 1529, la capture de la *Marie* permet à Jean Ango d'obtenir, en 1530, de nouvelles lettres de marque de François Ier contre le Portugal. L'armateur dieppois arrête les navires portugais se rendant vers les Flandres, fait saisir les biens des marchands lusitaniens dans les ports français, arme une vingtaine de navires sillonnant les eaux ibériques de l'Atlantique et la zone d'approche du Fayal. Les dégâts sont suffisants pour que le roi du Portugal, Jean III, fasse intervenir l'empereur Charles Quint auprès du roi de France, et obtienne l'appui de l'Amiral de France, Philippe Chabot, contre 10 000 cruzados et une luxueuse tapis-

serie. Philippe Chabot est alors au faîte de sa puissance, étant aussi amiral de Bretagne et de Guyenne puis capitaine de Brest; ayant de fait droit de regard sur les mers du Ponant. L'affaire se termine par l'accord de Fontainebleau du 11 juillet 1531, selon lequel le vicomte de Dieppe obtient 60 000 l-t dont il remet le quart à Jean Chabot associé dans l'affaire. Il y a certainement un rapport direct avec la liberté de commerce revendiquée par les Français sur les côtes du Brésil. Entre 1513 et 1530, vingt-deux navires du port de Guimaraes sont capturés pour un butin équivalent à l'impôt levé sur les draps à Lisbonne, un des plus importants du pays. Jean III évoque trois cents prises en 1531. Le tribunal de Bayonne estime la valeur des prises effectuées par les armements de Jean Ango, entre 1520 et 1540, à plus d'un million de ducats – soit la valeur du quinto reçu par Charles Quint des Indes en cinq ans – la perte totale allant à 2 millions de d. – soit 50 % du quinto sur les vingt années. En réalité, le coût est supérieur pour le Portugal puisqu'il lui faut armer des escadres de protection au Brésil et en Afrique (le surcoût est estimé à plus de 16 %). Ces dépenses supplémentaires amènent les autorités lusitaniennes à envisager l'abandon de places marocaines. L'homme est d'autant plus dangereux qu'il débauche les pilotes qui ont servi les Portugais, comme Leone Pancaldo, de Savone, pilote de Magellan. Dans le butin, les cartes marines et les instruments de mesure sont particulièrement recherchés. La course va de pair avec l'élaboration d'une stratégie commerciale à long rayon d'action.

À défaut d'un chiffrage précis, la fortune de Jean Ango paraît colossale. Il se fait construire sur les quais de Dieppe, un somptueux hôtel en bois, « La Pensée », nom d'un des navires de son père où il reçoit le Roi, en 1535. Il construit sur son fief de La Rivière, à Varengeville-sur-Mer, un manoir de style Renaissance. Il paye sans doute la construction du trésor – aujourd'hui la sacristie – de l'église Saint-Jacques de Dieppe dont une fresque, située au-dessus de l'entrée, rappelle qu'il a financé, non seulement, partiellement les deux dernières expéditions des frères Verrazzano, à la recherche du passage du Nord-Ouest, entre 1524 et 1526, mais aussi, et cette fois totalement, plusieurs expéditions vers l'océan Indien. En 1529, Jean et Raoul Parmentier, à bord du *Sacre* et de la *Pensée*, s'élancent vers le sud et atteignent Sumatra. Les frères y laissent leur vie et la faiblesse du bénéfice décourage toute nouvelle tentative. Pierre Grignon, leur compagnon, publie les œuvres de Jean Parmentier au retour d'Indonésie en 1531. Moins de deux décennies après une prise très incertaine par Alfonso de Albuquerque, il est possible d'imaginer que la corso-piraterie aurait dans un premier temps été à l'ordre du jour parallèlement au commerce, la zone étant interdite à la France.

En dehors de ces expéditions, l'armateur dieppois poursuit ses activités de contrebande. Désespérant de recouvrer ses pertes qu'il estime à 250 000 ducats, il prépare des armements, envoyant ou prévoyant d'envoyer seize navires devant Madère. Jean III donne ordre à son émissaire de racheter discrètement cette lettre de marque tout en soudoyant l'Amiral de France. En tant que lieutenant de ce dernier, Ango ne peut décemment désavouer son maître et le rachat a lieu pour 60 000 ducats avec interdiction de fréquenter les eaux sises au-delà des lignes des amitiés. Cela n'est pas suffisant pour empêcher longtemps l'armateur normand de reprendre ses voyages. Dès 1532, Ango expédie cinq navires en Afrique ! Mais les Portugais veillent. En 1532, l'*Alouette* et la *Musette* revenant de Guinée et du Brésil sont capturées. Entre 1532 et 1536, c'est au tour de la *Michelle* de subir le même sort, suivie, en 1537, par le *Petit Lion*. Dès 1536, Ango reçoit de nouvelles lettres de marque contre le Portugal. Au lendemain de la mort de Philippe Chabot, le 3 février 1544, François Ier l'autorise à user de ces lettres. Mais pendant ce temps, l'armateur ne reste pas inactif. Il serait à l'origine de la constitution d'une escadre de corsaires comportant plusieurs navires normands qui, en 1537, se lance à la poursuite de la flotte espagnole avec l'espoir de mettre la

main sur les richesses des colonies. L'ensemble est divisé en trois escadres : une arrière-garde croise aux abords de Séville, une douzaine de bâtiments se lancent à la poursuite de la flotte espagnole : ils capturent neuf unités au large des Canaries. Les derniers bâtiments sont placés en embuscade aux Açores. Aux côtés de Jean Fleury et Sylvestre Billes, d'autres corsaires se font connaître à l'époque tels les Dieppois Jean Fain et Jacques de Saint-Maurice. À l'inverse, on sait moins que le découvreur Jean Verrazano, qui a pour projet de trouver une nouvelle route pour la Chine (1524), reçoit l'ordre de courir sus aux Espagnols durant la traversée et que l'on compte sur le montant des prises pour dédommager les intéressés à l'armement. Ce sera d'ailleurs le cas. En effet, lors de la seconde et fatale expédition qui s'arrête au Brésil, l'amiral Chabot est cette fois directement intéressé : les ordres sont identiques. Cette course est liée aux stratégies de découverte et aux circuits commerciaux ainsi générés. Dans ce contexte, Jean Ango fait figure de grand entrepreneur capable d'armer une douzaine de corsaires, redoutable armée.

En 1542, Ango est commis par le Roi pour négocier une trêve pour la pêche aux harengs et reçoit les pouvoirs nécessaires pour délivrer des sauf-conduits. Le Roi sait qu'il peut compter sur l'armateur. Lorsqu'en 1543, Henri VIII s'allie à Charles Quint, François Ier prépare, à partir du Havre, une invasion de l'Angleterre à moins qu'il s'agisse de reprendre Boulogne. Les finances et une partie des navires sont fournies par Ango, seigneur de la Rivière. En 1544, pour l'armement de la flotte, qui compte cent vingt vaisseaux et vingt-cinq galères, le Dieppois s'occupe de l'avitaillement des bâtiments et fournit une quinzaine de vaisseaux, ce qui représente une avance de fonds considérable et très risquée. La paix est signée deux ans plus tard avec le traité d'Ardres après un affrontement sans lendemain (bataille du Solent). Le butin est inexistant et le roi François Ier, qui n'a pas les moyens de le rembourser, meurt en 1547 laissant à Henri II une dette de plus de 40 millions de livres. La conférence de Bayonne n'a pu aboutir d'autant plus que François Ier, devenu le beau-père du roi du Portugal et son débiteur, interdit la navigation au Brésil et en Afrique : véritable désastre pour les armateurs normands alors que, d'après l'ambassadeur vénitien Giustiniano, plus de deux cents navires étaient entreposés en 1535 à Rouen. Outre le caractère envieux et arrogant de Jean Ango, son goût pour les constructions coûteuses lui attire bien des ennuis auprès de ses associés, qui en viennent à le poursuivre. Une première action est entamée, en 1548, par l'armateur de la *Marie* qu'il avait omis de rembourser. En 1549, il est jeté en prison ; heureusement, le Roi intervient pour le libérer. Ruiné, réfugié au château de Dieppe, le plus célèbre des Dieppois y meurt en 1551.

Éric Barré et Philippe Hrodej

☛ *Bayonne*, Billes, *Boulogne*, *Brest*, Fleury, *Le Havre*, *Lisbonne*, *Séville*

Anstis Thomas (?-1723)

C'est en 1718 que Thomas Anstis commence à faire parler de lui, depuis New Providence à bord d'un sloop nommé le *Buck* destiné, selon Woodes Rogers, à chasser les pirates. Avec lui, cinq autres flibustiers se préparent à s'emparer du navire, dont Howell Davis, Denis Topping, qui sera tué en tentant de dérober un navire portugais le long des côtes brésiliennes et Walter Kennedy, qui sera pendu à Execution Dock. Cette conspiration des six est à l'origine de bien des rebondissements dans l'histoire de la piraterie de cette époque. Anstis joint son destin à celui de Davis, puis de Bartholomew Roberts. Il accompagne ce dernier dans ses courses à Terre-Neuve et aux Antilles et s'apprête à le suivre en Afrique à bord de son brigantin, de 18 canons, la *Bonne Fortune*. Mais, à quelque 400 lieues des côtes, son équipage le convainc de rebrousser chemin en pleine nuit. En 1721, il est présent aux Antilles où il multiplie les petites prises. Des trois ou quatre navires saisis, l'*Irwin* de Cork (capitaine Ross), qui mène des provisions de bouche à la Martinique, a fait

l'objet de cruautés qui ont particulièrement marqué les esprits (maltraitances et viol collectif à l'encontre d'une passagère). Les forbans attendent un gros coup qui survient, en avril, avec la capture du *Morning Star*. Ce bâtiment a quitté la Guinée à destination de la Caroline. En dépouillant un marchand qui se rendait de la Barbade à New York, le négrier est désormais armé de 32 canons avec une centaine d'hommes. John Fenn est élu capitaine. Anstis, bien que le plus âgé et expérimenté des officiers, préfère conserver son navire, plus léger et meilleur de voiles. Les deux capitaines doivent gérer les dissensions qui menacent de tourner à la mutinerie. Nombre d'hommes estiment être à bord sous la contrainte. Ils finissent par rédiger une pétition adressée au roi d'Angleterre, avec les habituelles signatures en cercle, qui est transmise à un marchand trop heureux de s'en tirer à si bon compte. Parmi les quelques volontaires à gagner Londres, le charpentier John Phillips qui est pardonné mais redeviendra pirate comme capitaine du *Revenge* (il sera décapité en 1724). À noter que les exactions commises sur l'*Irwin* n'ont pas été prouvées. En outre, les pirates n'auraient pu prétendre à aucune clémence si de telles atrocités avaient été commises. Déterminés à attendre la réponse, les pirates se cachent dans une île déserte de la côte méridionale cubaine. Neuf mois passent, le capitaine Johnson a montré de quelle façon les repentis s'occupent en attendant le retour de leur supplique, notamment en simulant leur procès en dansant. En août 1722, ils apprennent que le pardon leur est refusé. Ils décident alors de renouer avec leur ancienne vie. Le *Morning Star* s'échoue à Grand Caïman ; une partie de l'équipage est embarquée sur la *Bonne Fortune*. Or celle-ci doit couper ses câbles et s'enfuir à l'arrivée de deux vaisseaux de guerre, l'*Hector* et l'*Adventure*. Anstis ne s'en sort que grâce à la légèreté de son navire et à ses rames. Les 40 forbans restés sur le *Morning Star* sont retrouvés pendus sur l'île. Anstis fait plusieurs prises qui sont systématiquement détruites. Il répare son brigantin sur une île de la côte hondurienne d'où il appareille en décembre 1722. Johnson montre comment une escadre se reconstitue très rapidement. Fenn retrouve le commandement du grand navire marchand du capitaine Smith qu'on équipe de 24 canons et auquel on joint un sloop irlandais. Encore faut-il les caréner. À Tabago, Fenn, le manchot, a désarmé son navire lorsque le vaisseau *Winchester* apparaît. Avec cinq de ses comparses, il sera exécuté à Antigua en mai 1723. Anstis s'échappe encore mais parmi son équipage, les nouveaux embarqués veulent en finir avec ce jeu du chat et de la souris. La mutinerie tournera au double meurtre : Anstis et son quartier-maître sont assassinés dans leur hamac. D'autres de ses fidèles sont mis aux fers, une douzaine seront exécutés à Curassol également en mai.

Philippe Hrodej

☛ Davis, Flibustiers, Howell, *New Providence*, Roberts, Rogers

Anthon Nicolas père (v. 1713, Morlaix-1780)

Corsaire de Morlaix, peut-être d'origine hollandaise, il attache son nom, à l'époque de la guerre de Succession d'Autriche, aux succès audacieux qu'il remporte à bord du petit corsaire de 30 tx, 2 canons et 6 pierriers la *Comtesse de Lamarck*, armé par Mathurin Cornic, sans doute l'un des plus prestigieux corsaires de Morlaix. En septembre 1745, il capture ainsi un navire de 200 tx, le *Canard* de Londres, la *Sarah* en avril 1746 (100 tx) ou le *Roi George* (120 tx) en mai de la même année. Ce dernier vient de Charleston chargé de gayac, d'ébène et de riz. Mais Nicolas Anthon est également resté dans les mémoires en raison de son tempérament violent : la *Comtesse de Lamarck* est le théâtre d'une baraterie en septembre 1745. Un conflit financier avec l'armateur – l'équipage demande le paiement du solde de l'avance perçue à la fin de sa course – dégénère en raison de l'attitude du capitaine : « ce chef nommé Nicolas Anthon les a traités avec toute l'inhumanité dont

l'homme le plus cruel et le plus féroce peut estre capable. Depuis les quinze ou vingt derniers jours de course qu'ils ont fait, Hanton a esté yvre nuit & jour. Anthon est violent et furieux dans le vin, il avoit toujours ou le bâton levé, où le pistolet à la main contre quelqu'un de l'équipage, tantôt il prenoit l'un par les cheveux, le terrassoit et traînoit, tantôt il assomoit un autre à coup de bâton ou de sabre. En sorte qu'il n'y en a pas un seul (…) qui n'ait ressenti sans sujet ni raison les effects de ses violences et qui n'ait été plusieurs fois au péril de sa vie avec ce furibond. » L'amirauté est donc saisie de l'affaire suite à la plainte de l'armateur et, en dépit d'un jugement qui leur est défavorable, une partie de l'équipage refuse de réembarquer sous le commandement d'Anthon. Une conciliation met finalement fin au conflit. Les marins incarcérés acceptent de reprendre la mer contre leur liberté. « Les plaintes par eux fait contre leur capitaine ne sont pas aussi graves qu'ils le disoient, cependant, le capitaine a mal agy à cet égard mais le tout a esté pacifié par l'intermédiaire du Sieur Jogues, l'un des meilleurs négociants qui s'est livré de la façon la plus gracieuse, et comme l'un des plus forts associés en cet armement, à obliger l'armateur de ce corsaire à rendre à l'équipage un tiers de leur avancement et à se désister de ses sentences qu'il avoit obtenues ». Malgré cet incident, Mathurin Cornic n'enlèvera en rien sa confiance à Nicolas Anthon dans les années suivantes. De 1745 à 1747, Anthon effectue de nombreuses sorties presque toutes fructueuses. Les prises sont menées ailleurs qu'à Morlaix dont les registres ne portent que douze terrissages et cinq rançons. Nicolas Héloury de Brehat lui succède sur la *Comtesse de Lamarck*. Anthon, qui aurait été anobli par Louis XV, est l'un des plus fidèles capitaines de la société Cornic.

Olivier Levasseur

☛ *Charleston*, Cornic, *Morlaix*

Anthon ou Authon Jean-Nicolas
(9 juillet 1747, Morlaix-23 avril 1790, Morlaix)

Ce Morlaisien est le fils de Nicolas, « un des meilleurs corsaires de la guerre de Sept Ans », et de Marie Le Gourhant. Il épouse, le 14 janvier 1777, Elisabeth Thériauld ou Terio – née à Saint-Joseph en Acadie, en 1752 et entrée en France en 1763 – dont il aura cinq enfants. Reçu capitaine marchand à l'amirauté de Morlaix le 20 juillet 1771, par ordre du Roi du 19 avril, il commande durant la guerre d'Indépendance le corsaire la *Magdelon-Henriette*, de Morlaix (60 tx), qui prend la mer le 16 novembre 1778 et est capturé le 7 janvier 1779, alors qu'il venait de prendre un chasse-marée. Il est fait lieutenant de frégate « pour la campagne » car il est « avantageusement connu pour son expérience », pour sa prise de commandement du *Comte de Guichen*. Sa police d'armement du 1er mars 1781 a été conservée. Il en ressort que cette goélette à clin, d'environ 70 tx, est armée de 12 canons de 4 livres, de 4 obusiers de même calibre et de 10 pierriers ; le tout servi par 70 hommes. Le navire est armé pour deux mois « à la flibuste » par « Jean Diot et compagnie » de Morlaix qui acquiert 19/50e du montant et la même participation pour J. Torris de Dunkerque. Parmi les actionnaires on relève encore Jean-Nicolas Anthon pour 3/50e et le parrain, comte de Guichen, pour 1/50e soit 1 000 l-t. Il fait rançonner douze anglais pour 12 600 guinées. Le corsaire est capturé par la frégate *Aurora* le 4 mai 1781, alors qu'il revient en France pour y débarquer ses otages. Amené en Angleterre le 7 mai, il est emprisonné à Falmouth. Il y cache les originaux des billets de rançon (pour 562 670 l-t) et remet les triplicatas. Embarqué sur le parlementaire *Indian Prince* le mois suivant, il débarque à Cherbourg puis est employé par la Marine royale à Brest, non sans avoir déposé les billets à Morlaix. Ces derniers sont renvoyés en Angleterre où l'on conteste les paiements. « L'affaire se poursuit, mais sans le secours du gouvernement ». Ils ne

sont sans doute pas honorés. À Dunkerque, il commande l'*Éclipse* de 200 tx, armée de 18 canons et 130 hommes, pour une première campagne (novembre 1781). L'*Éclipse* quitte de nouveau Morlaix sous son commandement, en février 1782, et fait une prise. Il revient après-guerre à Morlaix naviguant en droiture pour Saint-Domingue (mai 1786-février 1787). En septembre suivant, il prend à Nantes le commandement de la *Laitière*, de Morlaix, armée par Mathurin Hamelin pour Saint-Christophe. De retour en France en janvier 1788, il reste inscrit au commerce et part pour Nantes en août. Il meurt chez lui en 1790. Le registre du commissariat porte l'épitaphe « C'est une perte de toutes les manières ». Sa veuve, Elisabeth, résidente à Morlaix en mai 1791 est éligible pour un secours destiné aux Acadiens.

Olivier Corre

☛ *BREST, DUNKERQUE, MORLAIX, NANTES*, TORRIS

ARANA MARTÍN DE (?-1644)

Issu d'une grande famille d'armateurs de Bilbao, il est, du point de vue de la Couronne, l'armateur idéal. Riche, propriétaire de forêts à proximité des chantiers navals, doté d'une bonne expérience des bateaux et de la navigation, Martín de Arana possède en outre des forges, afin de fabriquer des ancres, des clous et des armes. Dans les années 1620 et 1630, il est l'un des armateurs les plus prisés de la monarchie hispanique. Sa femme, Agustina de Zubiaur, n'est autre que la nièce de Pedro de Zubiaur, armateur, corsaire et général d'escadre bilbanais. À la fin du XVIe siècle et au début du XVIIe siècle, la piraterie se développe aux Antilles et fait affluer les propositions spécifiques de particuliers à Madrid. L'examen d'un des contrats (*asientos*) signés entre le Roi et Martín de Arana permet d'entrer de plain-pied dans les logiques sociales mettant en contact la bureaucratie et le monde de l'armement sous la pression de la course et de la piraterie. En 1625, Martín de Arana propose au Roi la construction de six galions. Conseillé par sa *Junta de armadas*, le monarque accepte les modalités de l'*asiento.* Tandis que la construction touche à sa fin, un différend survient entre d'un côté, Martín de Vallecilla, capitaine général de l'escadre de Cantabrie et, de l'autre, Martín de Arana soutenu par Domingo Ochoa de Irazagorria, inspecteur des armées, et Aparicio de Recalde y Hormaeche, pourvoyeur des armées. Arana réclame le remboursement de divers gréements qu'il a fournis sous toute réserve. L'Amiral Vallecilla, qui a mené l'enquête, consigne, dans son rapport, certaines imperfections, notamment à propos des ancres, et remarque que le gréement ne provient pas exclusivement de Calatayud (Aragon). Néanmoins, les membres de la *Junta de armadas* ne confirment pas son verdict. Ces rapports contradictoires sont pour l'essentiel le jeu des liens personnels. Il est possible de réinterpréter les événements. Dès le début du XVIe siècle, les Ochandiano, les Aróstegui, les Irazagorria, les Recalde et les Lezama sont apparentés, travaillent ensemble et/ou se succèdent aux hautes charges des institutions de commerce de l'Atlantique espagnol. Alors qu'Arana considère d'emblée Domingo Ochoa de Irazagorria, également de Bilbao, comme un ennemi, les relations entre les deux hommes s'améliorent : ils partagent la responsabilité des levées d'équipage et ont intérêt à oublier leurs ressentiments personnels. Une étroite collaboration s'ensuit. Recalde, également de Bilbao, proche parent du vice-Amiral de l'*Invincible armada*, comme Ochoa de Irazagorria, appuie le projet d'Arana. La *Junta de armadas* reste donc sourde aux suggestions de Vallecilla, car les trois Bilbanais et leurs parents, amis, et compatriotes, tels que les Aróstegui, à Madrid, n'ont de cesse de défendre le projet de l'armateur. D'autant plus qu'Arana a les moyens de remercier ses collaborateurs. Dans ce type d'*asientos* signés avec le Roi, figure habituellement une clause où sont indiqués le nom du capitaine de l'escadre et une liste de personnes à élire pour l'occupation de certains postes. Il est évident que l'avis du responsable de la construction de la flotte n'est

pas négligeable dans ces prises de décisions. Cela permet la création d'une clientèle. Dès 1618, un certain Juan de Aróstegui, de Bilbao, sans doute parent de Martín de Aróstegui, est d'ailleurs proposé au poste d'*alguacil de mar de la escuadra de Vizcaya* (officier de mer de l'escadre de Biscaye).

En 1629, Arana doit encore encaisser 4000 ducats du roi. Une fois encore, la *Junta* déclare qu'Arana a œuvré avec beaucoup de zèle, à la satisfaction de tous, perdant même de son argent. Il est juste que le *contador mayor* du Roi lui paye son dû. Mais l'argent n'est pas tout. En 1631, le Roi nomme Arana surintendant et capitaine de guerre des soldats résidant dans les Quatre Villes de la côte, en Cantabrie. L'année suivante, Arana signe un nouveau contrat avec Philippe IV pour la construction de neuf galions supplémentaires qui doivent servir sur la *Carrera de Indias*. Plus tard, en 1638, il fait construire cinq galions de plus de 650 tx dans les chantiers navals de Zorroza, dans la ria de Bilbao, pour le compte du Roi. Quelques-unes des pratiques et des intérêts qui lient armateur, officiers royaux et monarque apparaissent clairement. Tout d'abord, il est évident que la *Junta* et les amis d'Arana au service du Roi prédisposent ce dernier en faveur de l'armateur. Cela incite le monarque à le récompenser. Les services rendus dans la sphère économique lui ouvrent les portes de la carrière militaire et politique, puisqu'outre son activité d'armateur, Arana obtient un poste dans l'administration de la guerre, fonction qu'il peut mettre au service des membres de son réseau de sociabilité. La course, la piraterie comme la guerre traditionnelle activent cette logique sociale et permettent ainsi l'extension et l'accroissement de la puissance d'un réseau d'armateurs-marchands-guerriers.

Jean-Philippe Priotti

☛ *Bilbao*, Zubiaur

Arifat Paul d' (1746-?)

Originaire du Languedoc, il se fixe à l'Île de France en 1767, avec le probable soutien de Samuel Missy, négociant à La Rochelle, ou de correspondants parisiens, rien n'étant vraiment assuré à ce sujet. En 1776, propriétaire d'une petite goélette de 60 tx, l'*Heureux*, il se livre au cabotage entre cette île et l'île Bourbon. De fructueuses affaires lui permettent d'acquérir deux plus grands bâtiments dès 1778, la *Cybèle* et le *Nécessaire*, poursuivant des opérations d'armement dans ce même espace. De 1779 à 1783, il arme vingt-trois bâtiments dont deux corsaires, le *Sainte-Anne* et le *Salomon* en 1780, et trois demi-corsaires, le *Triton*, en 1779, le *Baron de Montmorency* et l'*Eugénie* en 1782. Cette même année il arme, en guerre et marchandises, le corsaire *Sainte-Anne* et achète la *Rosalie*, corsaire venu de France, pour l'affecter au commerce d'Inde en Inde (autrement dit à une forme de cabotage dans l'océan Indien). Les résultats financiers des opérations corsaires ne sont pas connus, mais ont été assurément très irréguliers. En 1780, les avoirs de Paul d'Arifat ne lui permettent pas d'armer en course le *Salomon*, mais les prises, dont on ignore l'importance, l'autorisent à rembourser rapidement ses créanciers. Avec le retour de la paix qui marque la fin des opérations navales dans l'océan Indien, il interrompt les armements en course et opte, dès 1782, pour une nouvelle orientation commerciale. Dans la mesure où les Mascareignes manquent de produits asiatiques – soieries, thé, nankin – il affrète des bâtiments pour aller en chercher en Chine : trois en 1782 – à savoir le *Notre-Dame des Carmes*, le *Ville d'Orient*, le *Ville de Vienne* –, quatre l'année suivante – l'*Astre d'Europe*, l'*Hippopotame*, le *Pacifique* et le *Comte de Saint-André* – dont deux en association avec le comte de Proli, représentant de la Compagnie de Trieste envoyé à l'Île de France par Willem Bolts en 1782.

Parallèlement à ces affaires, Paul d'Arifat lance des travaux au Port-Louis pour la réparation navale et entreprend, en même temps, de fournir

des « noirs de marine » à l’armée navale aux ordres du bailli de Suffren. Par ailleurs, d’Arifat se trouve également à la tête d’une grande entreprise d’élevage, avec un troupeau de plus de mille têtes, dans le quartier de Rivière-Noire. Incapable de faire face aux échéances résultant des nombreux emprunts effectués pour engager ces opérations, il obtient un crédit de 600 000 l-t sur la demie du tiers revenant à l’État dans le produit de la prise du *Grand Duc de Toscane* en 1782. Toujours à court d’argent, il persuade un consortium de négociants, parmi lesquels figurent Charles Pitot et Janvier Monneron, de lui acheter une partie des marchandises qui doivent arriver de Chine. À la fin mars 1784, non seulement les marchandises ne sont toujours pas livrées mais les créanciers apprennent la fuite de Paul d’Arifat qui a réussi à emprunter près de 590 000 l-t à la Caisse des Invalides de la Marine. Nous perdons également ici la trace du brasseur d’affaires.

Gilbert Buti

☛ *Île de France*, *La Rochelle*, Pitot, Suffren

Auger de Subercase Daniel d’

(1661, Orthez-20 novembre 1732, Cannes-L’Écluse)

Originaire des Pyrénées-Atlantiques, Daniel d’Auger de Subercase sert d’abord dans l’armée de terre comme capitaine au régiment de Bretagne avant d’entrer dans la marine. En 1687, il passe à Québec à la tête d’une compagnie de 50 hommes. Jusqu’en 1697, il participe à des expéditions, commandées par le gouverneur de la Nouvelle-France, contre les Cinq-Nations iroquoises qui ravagent la colonie française.

Le 1er avril 1702, il devient gouverneur de Plaisance (Terre-Neuve), poste fortifié où une garnison a pour mission de protéger les pêcheries et les communications entre la France, le Canada et l’Acadie. Les conditions géographiques de la région ne sont pas favorables aux exploitations agricoles ; ainsi tous les biens de première nécessité sont importés de France. En cette période de guerre, les habitants de Plaisance se ravitaillent aussi avec les produits de l’activité corsaire contre les Anglais à laquelle ils s’associent massivement ; en effet, on y dénombre 22 investisseurs corsaires résidents. La course est suffisamment importante pour qu’un tribunal d’amirauté siège à Plaisance, de 1702 à 1713, pour y juger soixante-six prises, dont la vente totale se chiffre à 703 138 l-t, 522 172 allant aux corsaires (87 %). Au total, cent deux prises anglaises auraient été conduites à Plaisance par des corsaires de France et de Plaisance au cours de la guerre de Succession d’Espagne. Les armateurs et propriétaires de navires s’entendent avec leurs partenaires, dont le gouverneur Subercase, pour profiter de chaque occasion de pillage, aussi bien sur terre que sur mer et en partager les profits. En février 1705, le Gouverneur conduit une expédition de 450 hommes, détruit les établissements anglais du nord de l’île, jusqu’à Bonavista, jette à la mer 40 canons, brûle un navire, prend ou détruit 2 000 chaloupes, 200 chariots et rapporte 2 000 l-t end numéraire. De plus, Subercase encourage la formation d’équipages corsaires avec des Canadiens, de jeunes aventuriers de Plaisance ainsi que de Micmacs du Cap-Breton. C’est ainsi que le quotidien des habitants de Plaisance bénéficie d’une relative amélioration.

Nommé gouverneur de l’Acadie à la mort de Jacques-François Mombeton de Brouillan (1705), Subercase arrive à Port-Royal le 28 octobre 1706 qu’il trouve dans un état de délabrement avancé : des éboulis creusent des brèches dans les fortifications, des querelles agitent la garnison et les corsaires anglais menacent constamment les différents postes de la colonie. En priorité, il répare les fortifications, demande des renforts au Gouverneur général, à Québec, termine la construction d’une frégate, la *Biche*, et confie officiellement la politique indienne à Bernard-Anselme d’Abbadie de Saint-Castin.

Ces mesures sont opportunes car, en juin et en août 1707, il résiste à deux sièges successifs conduits par le colonel bostonnais John March.

Ces attaques, toutefois, ruinent de nouveau Port-Royal et ses habitants. Comme aucun secours immédiat ne parvient de la France, ce sont les activités corsaires qui ravitaillent la colonie, dont celles de Saint-Castin et du gouverneur Subercase lui-même, qui arment des navires en course et réalisent plusieurs prises. De plus, Pierre Morpain, un corsaire de Saint-Domingue établi en Acadie, intercepte les convois de blé destinés à Boston et rapporte des vivres, des étoffes et des munitions; au cours du seul été 1708, il ramène neuf prises à Port-Royal. Subercase fait de nouveau réparer les fortifications et rêve de revanche contre les Anglais qu'il souhaiterait défaire au Rhode Island, « repaire de riches pirates ».

Dans l'exercice de ses fonctions, le gouverneur Subercase s'appuie largement sur ses corsaires et leur assure les privilèges en son pouvoir. Ainsi, il autorise le mariage de quatre de ses officiers célébré en grandes pompes à Port-Royal: Bernard-Anselme de Saint-Castin avec Marie-Charlotte Damours de Chauffours, elle-même fille du corsaire Louis Damours; Alexandre Le Borgne de Belisle avec Anastasie de Saint-Castin, sœur de Bernard-Anselme; Philippe Mius d'Entremont, fils du baron de Pobomcoup avec Thérèse de Saint-Castin, autre sœur de Bernard-Anselme; l'enseigne Louis du Chambon avec Jeanne Mius d'Entremont. Marie-Mathilde d'Abbadie de Saint-Castin, la vieille mère abénaquise, assiste fièrement au mariage de trois de ses nombreux enfants métis.

Aucun secours n'arrive de la France. En revanche, les colonies anglaises reçoivent des renforts militaires considérables avec l'armée du général Francis Nicholson, qui se présente devant Port-Royal le 5 octobre 1710. 3400 hommes assiègent la petite forteresse défendue par moins de 300 soldats et miliciens. Après délibération avec ses officiers, le gouverneur Subercase signe une reddition incluant les honneurs de la guerre, le 13 octobre, avant de rentrer définitivement en France. En 1711, il refuse la proposition du ministre Pontchartrain de retourner à Port-Royal pour tenter de le reprendre. Il se retire du service et vit sur ses terres du Béarn avec son épouse Marie-Anne Du Bourget, dont il avait eu un fils. Il aura été le dernier gouverneur de l'Acadie française car, trois ans plus tard, par le traité d'Utrecht (1713), la colonie est définitivement cédée à l'Angleterre.

Raymonde Litalien

☛ ABBADIE DE SAINT-CASTIN, *BOSTON*, MOMBETON DE BROUILLAN, PONTCHARTRAIN, *PORT-ROYAL*

AURIGNY : voir *ÎLES ANGLO-NORMANDES*

AURY LOUIS-MICHEL (v. 1787, Paris ou Montrouge-30 août 1821, Old Providence [Colombie])

Aury naît en région parisienne en 1786 ou 1787, selon les sources, dans la moyenne bourgeoisie. Louis-Michel sert dans la Marine puis sur plusieurs corsaires français durant les guerres de l'Empire (1802-1812). Il serait arrivé aux Antilles sur un navire de guerre et aurait déserté vers 1803. Ses parts de prises lui auraient permis d'armer ses propres navires. Bien qu'il exerce ses talents en course, il demeure fondamentalement un aventurier et un homme d'affaires, au-delà de toute conviction politique.

En septembre 1808, il fait partie de ces corsaires français vivant aux Antilles. Jouant de malchance, il perd son navire à Saint-Domingue lorsque l'île tombe aux mains des Britanniques. Il réussit à gagner la Guadeloupe, où il équipe un nouveau bâtiment qu'il perd lorsque l'ennemi s'empare de l'île. Sur le *William*, il conduit 208 esclaves dans le repère de flibustiers de Barataria, près de La Nouvelle-Orléans, tenu par Jean Laffite. Avec l'aide de Jean Jannet, un ami de ce dernier, il appareille avec 108 esclaves qu'il compte revendre à Eugène Fortier au bayou Lafourche. Il est arrêté par la Marine américaine qui confisque son navire. En 1810, il gagne La Nouvelle-Orléans avec 6500 $ en poche. Pour 4500 $, il acquiert une petite goé-

lette avec laquelle il compte se livrer à la course. Dans la logique des choses, les autorités la lui confisquent lorsqu'il est capturé pour acte de piraterie et Aury conçoit une haine féroce à l'égard des Anglo-Américains pour le reste de son existence. Désirant se venger des Anglais et des Espagnols, avec les fonds qui lui restent et la participation de Madame Jack, une résidente en vue, il devient propriétaire de la moitié des parts dans un corsaire colonial français et, par la même, rejoint la compagnie des Aventuriers du Golfe. Mais à son arrivée dans un port des États-Unis, les Américains attaquent, tuant ou blessant une douzaine des membres de son équipage. En 1813, il est en Caroline du Nord, où ses affaires – plus ou moins légales comme le trafic d'esclaves – lui permettent d'armer à nouveau. Il aurait repris la course, en avril 1813, pourvu d'une commission de la Nouvelle-Grenade, et sous pavillon de Carthagène, faisant voile depuis la Caroline du Nord vers Carthagène des Indes qu'il atteint en mai. En avril 1813, la République grenadine lui confie le commandement de ses goélettes corsaires jusqu'en janvier 1816. Il force alors le blocus espagnol et gagne les Cayes où il s'entretient avec Símon Bolívar.

À cette époque, Aury passe au service d'un groupe influant, les Associés de La Nouvelle-Orléans. On compte parmi eux Duncan, l'ancien procureur, et Patterson, le commandant de la Marine américaine dans ce port. Ceux-ci ont pour projet d'attaquer les ports espagnols royalistes sur la côte texane, en profitant du soulèvement mexicain, et d'y établir une base. Il s'agit encore de s'emparer de la Floride pour la céder aux États-Unis. Le 3 avril 1816, Aury, nommé commodore par les Associés de La Nouvelle-Orléans, met le pied sur l'île de Galveston où l'a conduit la navigation de son corsaire, *Balona*, après qu'il eut mal mesuré la profondeur. Quelques jours plus tard, il voit arriver dans la baie un second corsaire, le *Centinela*. Le capitaine Alexander y conduit le *Félix*, aux ordres d'Aury. Le Parisien établit à Galveston sa « République du Pavillon vert », une base militaire en soutien du Mexique, pour lutter contre l'Espagne. Devant les difficiles conditions de vie, la nuit du 7 septembre et le 8, une mutinerie éclate parmi les marins haïtiens au cours de laquelle Aury est blessé par balle. 200 esclaves noirs s'emparent de 60 000 $ de biens et des trois navires avant de regagner leur Santo-Domingo natal. Le 10, une délégation des Associés débarque à Galveston, parmi lesquels le général Jean-Joseph-Amable Humbert et le major Joseph Savary, un ancien officier de l'armée française en Haïti qui sauve Aury. Le ministre mexicain José Manuel de Herrara est également présent. Ce dernier vient négocier avec Aury pour établir à Galveston une cour des prises. Le 12 septembre, un accord est conclu et Galveston devient *Puerto habilitado*. Parmi ses provisions, Aury reçoit le droit d'établir sa résidence où il le souhaite ainsi que les commissions de gouverneur de la province du Texas et de l'île de Galveston et de général de l'armée de la République mexicaine. Le pavillon mexicain est hissé sur Galveston le 13 septembre 1816. Volontaires et matériaux arrivent de La Nouvelle-Orléans. Bientôt vingt corsaires aux ordres d'Aury quittent l'île pour naviguer dans le golfe du Mexique et prennent le contrôle des côtes du Texas. Une seule prise, chargée partiellement d'indigo, aurait rapporté au général 778 000 $. À la fin de 1816, plus de 350 hommes vivent sur l'île qui ne connaissait pas jusqu'alors de population permanente à l'exception de quelques Indiens. Un fort défendu par six canons les protège. Une certaine prospérité s'installe du fait de la vente des prises et du soutien en munitions et provisions de La Nouvelle-Orléans. En conséquence de quoi, Aury peut soutenir le général Bernardo Guttieres. Le gouvernement espagnol comme le receveur des douanes de La Nouvelle-Orléans, s'en plaignent auprès de Washington. Le 22 novembre 1816, la situation se complique encore avec l'arrivée de 180 soldats, conduits par l'aventurier espagnol Mina qui revendique le grade de général. Il s'attire la méfiance d'Aury qui refuse de le laisser débarquer. Après huit jours de palabres, les nouveaux venus établissent finalement un camp sur l'île. Mais une dispute

éclate au sujet du plan de Mina lequel vise à conduire sa troupe au Mexique et à s'attacher le soutien d'Aury. En mars 1817, Mina retourne à La Nouvelle-Orléans, afin de clarifier les ordres des Associés. En l'absence de Mina, un différend oppose Aury et Henry Perry, qui commande les troupes des Associés pour l'invasion du Texas et refuse de lui obéir. Le Français le fait arrêter et ils manquent d'en venir aux armes. Le 7 avril 1817, Aury, obligé de coopérer avec l'Américain, quitte Galveston avec Mina et tous les canons pour gagner Matagorda par mer. Aury prend la tête de huit vaisseaux et 235 hommes avant d'entrer dans le fleuve Santander. Aury y transfère ses quartiers et sa cour des prises, abandonnant son autorité sur Gavelston, ce qu'il indique par lettre au receveur des impôts de La Nouvelle-Orléans, Beverly Chew (juin 1817).

De retour de la baie de Matagorda, il tente de s'établir à nouveau à Galveston où il peut se maintenir jusqu'au 21 juillet. En août 1817, il fait plusieurs prises en Floride. Le 17 septembre, il collabore avec Gregor McGregor, un aventurier écossais et l'agent autorisé des colonies rebelles du Venezuela, de Nouvelle-Grenade, du Mexique et de La Plata, pour la campagne de libération de la Floride, jusqu'alors espagnole, et dont il a décrété le blocus commercial. Le corsaire français occupe l'île d'Amelia, au large de cette péninsule avec « environ cent trente brigands nègres ». Si ce débarquement correspond aux objectifs des Associés de La Nouvelle-Orléans, il semble qu'il s'agisse davantage pour Aury d'une poursuite de la lutte pour l'indépendance de l'Amérique centrale ; en témoigne le fait qu'il se dise représentant de la République du Mexique. Le Français, dont la présence est indispensable à la défense de l'île, refuse d'y demeurer s'il ne reçoit pas le commandement. Il obtient gain de cause pour les troupes, mais pas le gouvernement civil et, le 17 septembre, le pavillon mexicain est hissé sur Fernandina comme revendication par cet État. Un conflit s'ouvre entre Aury et Hubbard, le gouverneur civil. Mais ce dernier meurt le 19 octobre, laissant les Américains sans chef et permettant au corsaire de s'imposer provisoirement. Il gère le gouvernement de l'île avec un succès relatif, s'appuyant sur ses hommes disciplinés et secondé par Joseph Savary. Mais, la présence de ces anciens esclaves armés dissuade les habitants, liés aux esclavagistes géorgiens, de revenir à Fernandina. Enfin, Aury tire plus de profits de ses prises corsaires que de la traite négrière dans laquelle il est engagé à Amelia. Le Lloyd's de Londres chiffre ses gains pour deux mois à 500 000 $ de biens espagnols saisis entre la Géorgie et Amelia (essentiellement de la contrebande d'esclaves).

Devant le commerce esclavagiste et l'annexion au Mexique, le gouvernement Monroe (plus précisément son secrétaire à la Guerre) ordonne en 1818 au général Gaines de saisir l'île d'Amelia. Le colonel Bankhead l'occupe sans un coup de feu et permet à Aury de l'évacuer. En Haïti où il s'est réfugié, il aide Símon Bolívar à constituer une armée contre les Espagnols, pour bientôt s'opposer au *Libertador* au sujet du commandement par celui-ci de toutes les forces de libération. Ce dernier exige qu'il quitte les eaux colombiennes avec ses navires, le 18 janvier 1818 : « La République de Colombie n'a plus besoin d'autant de corsaires pour dégrader son pavillon sur toutes les mers du monde », lui écrit-il. Aury n'a plus d'État qui couvre ses activités. Le Français devient alors corsaire sous une lettre de marque argentine, combattant durant trois ans à la tête de son escadre. Il s'empare ainsi des îles d'Old Providence (aujourd'hui colombiennes), sur la côte orientale du Honduras, et de San Andreas, dans la mer des Antilles. Il déclare Old Providence dépendance des Provinces-Unies sud-américaines sous son gouvernement et proclame le 4 juillet 1818 l'indépendance du premier État centre-américain, sur les îles de la côte orientale du Nicaragua, notamment sur Providence où il hisse le pavillon céleste, blanc et céleste de l'Argentine. Ces Républiques conservent aujourd'hui encore ces couleurs nationales. Il poursuit la course sous lettres de marque de Buenos Aires et du Chili. Il meurt dix jours plus

tôt à 33 ans de complications consécutives à une chute de cheval, sur l'île d'Old Providence. Le 15 septembre 1821, avec la fin de son gouvernement, l'Amérique centrale proclame son indépendance sous les couleurs d'Aury.

Les *Aury's Papers*, conservés à l'université d'Austin au Texas, constituent une source rare de l'Histoire de la course. Quant à cette correspondance, elle est la principale source sur sa vie.

Olivier Corre

☛ DUNCAN, FLIBUSTIERS, *GALVESTON*, *GUADELOUPE*, LAFFITE, *NOUVELLE-ORLÉANS*, PAVILLONS CORSAIRES ET PIRATES

AVICE CLAUDE-DOMINIQUE
(1711, Cancale-1783)

Venue de Normandie, la famille Avice s'installe à Cancale à la fin du XVIe siècle. Partagée en deux branches, elle fournit à Saint-Malo plus de 40 officiers et capitaines en six générations entre 1650 et 1820. La majorité pratique la pêche à la morue. Certains sont tentés par la traite négrière comme Jean Avice avec les deux premières expéditions malouines en 1669 et 1672. À chaque conflit, la famille Avice participe à la course. Lors de la guerre de la Ligue d'Augsbourg, Josselin Avice, embarqué sur le *Pontual*, meurt noyé sur une prise en 1693. Lors de la guerre de Succession d'Espagne, son fils François est pris en 1703 sur le *Sage*, puis navigue à nouveau sur le *Saint-Esprit* en 1708. Son petit-fils, Claude-Dominique, participe aux deux guerres suivantes : celle de Succession d'Autriche, puis la guerre de Sept Ans.

Claude-Dominique Avice mérite une mention spéciale. Fils et petit-fils de corsaire, frère et oncle de corsaire, père de deux corsaires, il est sans doute un des meilleurs capitaines malouins. En temps de paix, il navigue chaque année dans les parages de Terre-Neuve. En 1743, après plus d'une dizaine de voyages, il est second sur le *Comte de Maurepas*. Officier corsaire sur le *Jean-Joseph* de 1744 à 1746, il est reçu capitaine en octobre 1747 et commande le *Tavignon* avec lequel il effectue plusieurs prises. La paix revenue, il se rend à nouveau à Terre-Neuve, chaque année, sur le *Hardy*. Une régularité qui ne manque pas d'impressionner : sept campagnes au Petit Nord, entre 1749 et 1755, au service de l'armateur Bodinier. En 1756, il devient capitaine de la *Comtesse de Bentheim*, corsaire de 300 tx armé par les sieurs Pitot et Mennais : il aurait fait dix-sept prises en deux ans. En 1760, il entre au service de René-Auguste de Châteaubriand (père de l'écrivain). Sur *l'Amarante*, où est embarqué son neveu François, il réalise douze prises et cinq rançons : le produit total, supérieur à 350 000 l-t, fait la fortune de son armateur qui en profite pour acheter le château et les terres de Combourg. Ses deux plus belles prises sont le *Prince-Frédéric*, chargé de tabac et de sucre, vaincu après deux heures de combat, et surtout le *Phénix*, négrier anglais qui venait de sortir de Liverpool. Claude-Dominique Avice refuse une nouvelle croisière à l'été 1761 : hasard bienheureux, son remplaçant Joseph Brisson est pris par les Anglais. Avice reprend du service sur la *Renoncule* en 1762. Après le traité de Paris, il repart à la pêche à Terre-Neuve, de nouveau sur le *Hardy*, armement Bodinier, avec sept nouvelles campagnes de pêche à la morue. Il cesse de naviguer en 1775. Deux de ses fils seront corsaires durant la guerre d'Indépendance américaine, le clan Avice étant surtout intéressé par la traite négrière.

Alain Roman

☛ CHÂTEAUBRIAND, PITOT, *SAINT-MALO*

B

Baas Jean de (v. 1630, Nay-15 janvier 1677, Saint-Pierre [Martinique])

Originaire du Béarn, Jean-Charles de Baas était le fils de Jean de Baas, coseigneur de l'abbaye laïque d'Igon, et de Judith de Laugar, tous deux protestants. Ayant embrassé la carrière militaire, il sert comme capitaine dans le régiment du marquis de Persan (1650-1652) dont son frère aîné Isaac est alors le major en titre. Il se trouve qu'un frère du fameux d'Artagnan sert dans ce régiment d'où sans doute la confusion entre les deux familles qui ne sont pas apparentées. Lors de la Fronde, en 1653, il rejoint l'armée du prince de Condé avec le grade de maréchal de camp qu'il conserve lors de l'amnistie générale accordée aux rebelles. Le cardinal Mazarin le gagne à la cause du jeune roi Louis XIV. En 1654, il devient ainsi l'envoyé personnel du cardinal en Angleterre auprès de Cromwell mais, en raison de sa personnalité fantasque, cette mission diplomatique est un échec. Pendant une douzaine d'années, il sert dans l'armée française d'Italie, d'abord sous les ordres de François duc de Modène, puis sous ceux du duc de Navailles. Il se distingue notamment lors du siège de Pavie (1655), action qui lui vaut d'être fait lieutenant-général des armées du Roi (1656). Nommé gouverneur militaire de Mortara en 1658, il succède à Navaille comme commandant en chef de l'armée d'Italie l'année suivante, et lorsque les troupes françaises évacuent la péninsule, il reste auprès d'Alphonse, le nouveau duc de Modène, en qualité de général de l'artillerie et commandant de toutes les places fortes de cette principauté. En 1666, il est rappelé en France et est nommé le 1er février 1667 gouverneur et lieutenant général des Îles et Terre-Ferme françaises de l'Amérique avec mandat de reprendre l'île Saint-Christophe aux Anglais. Il remplace Robert Le Frichot des Friches, seigneur de Clodoré, comme gouverneur de la Martinique. En août 1668, il quitte la France à destination des Antilles, avec l'escadre du comte d'Estrées, et prend officiellement possession de son gouvernement le 4 février 1669 à son arrivée à Saint-Pierre, en Martinique, qui en devient le siège. S'il est généralement apprécié de ses administrés, il entretient des rapports difficiles avec certains de ses subordonnés, notamment avec le sieur du Lion, gouverneur particulier de la Guadeloupe, et avec des officiers de la Marine royale, comme le marquis de Grancey, commandant l'escadre des Antilles en 1675 qui avait reçu le pouvoir de le remplacer en cas d'absence, la santé de Baas étant chancelante. À l'égard de la flibuste, sa politique est réservée. Il fait arrêter, en mars 1670, le capitaine marchand anglais Thomas Blackman lors d'une escale forcée à la Martinique, en représailles à la capture, par le flibustier jamaïcain Johannes Reekes, d'une barque espagnole munie de son congé et qui s'en retournait à la côte de Terre-Ferme. Privilégiant le commerce interlope, il craint tant les déprédations que pourrait causer le flibustier François Trébutor que la réaction des Espagnols. Et de conclure dans une lettre à Colbert, « Monseigneur, vous voyez que le procédé de Monsieur Ogeron et le mien

ne s'accordent pas». En 1671, il demande à de Villepars, commandant de l'escadre des navires du Roi aux Antilles, d'arrêter Trébutor comme forban pour la prise d'un négrier portugais. Les procédures d'adjudication dans les petites Antilles sont beaucoup plus formelles qu'à Saint-Domingue, et s'apparentent beaucoup plus à ce qui se pratique en métropole. Touchant les quatre petites prises enlevées au corsaire néerlandais Erasmus Reining en 1673 par le marquis de Maintenon lors du voyage de Baas à Saint-Domingue, ce dernier écrit le 16 avril 1673: «Il y en a 152 200 l-t (de bois de campêche) qui, au compte que m'ont fait les habitants de ce pays, vaut de France 30 l-t le cent. Ainsi il en reviendra pour le Roi 45 600 l-t, sur quoi il n'y aura que le fret du vaisseau à payer, à raison d'un sol par livre». Début 1673, lors de la guerre de Hollande, il prend la tête d'une expédition forte de sept bâtiments et 500 hommes contre la colonie néerlandaise de Curaçao et envoie à Saint-Domingue les navires du Roi, l'*Écueil* et la *Légère*, demander des renforts au gouverneur Ogeron. Ayant renoncé à attaquer Curaçao qu'il a trouvée beaucoup mieux défendue que prévu, et étant sans nouvelle d'Ogeron, il se rend avec trois navires à Saint-Domingue, touchant d'abord au Petit-Goave (mars), puis à la Tortue (avril) où il nomme l'un de ses officiers, le sieur de La Perrière, pour commander la colonie par intérim. C'est le flibustier Trébutor qui lui sert alors de pilote pour l'aller et pour le retour jusqu'au débouquement des Caïques et qui reçoit en récompense le commandement d'une petite barque enlevée au corsaire Erasmus. Plus tard, il est blâmé, tant par Ogeron que par le Roi et le ministre Colbert, pour ne pas avoir tout mis en œuvre pour faire sortir de Puerto Rico les marins du Roi et les habitants de Saint-Domingue rescapés du naufrage de l'*Écueil*. En 1674, il se distingue lors de l'attaque de l'Amiral Michiel de Ruyter contre le Fort Royal de la Martinique. Cette même année, il délivre au moins une commission en course contre les Espagnols et les Néerlandais, et ce au marquis de Maintenon. Au moment de la faillite de la compagnie, en 1674, il conserve son poste, passant ainsi au service du Roi. Tombé malade en décembre 1676, il décède au début de l'année 1677 à Saint-Pierre (Martinique).

Raynald Laprise

☛ FLIBUSTIERS, *GUADELOUPE*, *LA TORTUE*, MAINTENON, MAZARIN, OGERON DE LA BOUÈRE, *PETIT-GOAVE*, RUYTER, TRÉBUTOR

BACHELIER PIERRE DIT *MARINEAU*
(16 janvier 1673, La Rochelle-1734, Île de la Réunion)

Pierre Bachelier est le fils d'Antoine et de Marguerite Godefroy. Son nom apparaît pour la première fois le 3 mai 1693 dans les registres du greffe du Conseil souverain de Saint-Domingue à propos de la prise d'un brigantin anglais faite par le capitaine Pierre Thomas, commandant le *Glorieux* de La Rochelle. Pierre Bachelier et son associé, Philippe Gombert de la Fleur, capitaine de la frégate la *Fortune*, réclament la moitié de cette prise. Ils sont finalement condamnés à rendre la prise et ses marchandises ou à rembourser l'équivalent de sa valeur. En novembre 1699, Bachelier est élu quartier-maître d'une troupe de pirates d'abord commandée par le capitaine Bernard puis par Louis Guittar. Il est spécialement chargé du recrutement. Il n'hésite pas à descendre à terre dans les quartiers isolés de Saint-Domingue pour soudoyer de nouveaux volontaires. Faisant route vers les côtes virginiennes, il reçoit le commandement de la flûte *Baltimore* de Bristol, capturée le 27 avril à la hauteur des Carolines. Après l'arrestation du capitaine Guittar dans la rade de Linnhaven (mai 1700), Pierre Bachelier continue ses pérégrinations avec 16 autres rescapés, faisant plusieurs prises avant de disparaître. Plus d'un an plus tard, il s'empare devant l'île de Socotra d'un flibot arabe. Trois des matelots, retenus comme otages, affirment au gouverneur hollandais de Maurice que le forban portait 24 canons et avait arraisonné deux Anglais, un Portugais et un Hollandais. L'une de ces prises était le *John Galley* (capitaine Thomas Warren), intercepté

devant le cap de Bonne-Espérance, le 19 avril 1701. Quant au navire pirate, il s'agissait d'une prise faite dans le golfe de Guinée, le *John* de Londres de 200 tx, 24 canons et 60 hommes dont la moitié était composée de Français. Sur cette côte d'Afrique, Bachelier a rencontré Maringouin, selon le témoignage d'un otage, enlevé lui au môle Saint-Nicolas, côte de Saint-Domingue. Bachelier prend une retraite bien méritée à l'île de la Réunion en novembre 1701. Mais avant de se marier, il repasse d'abord en France et fait abjuration officielle de la religion réformée. À cette occasion, il fait au Roi, par l'intermédiaire d'Argençon, l'étrange proposition d'attirer à l'île de la Réunion les pirates anglais installés à Madagascar en leur promettant la naturalisation et le pardon de leurs crimes. Il suggère d'acheter les services d'un de ses amis, le capitaine John Bréholt, un pirate anglais qu'il a probablement rencontré sur la grande île. Pierre Bachelier épouse le 15 février 1703 Suzanne Esparon à Saint-Denis de la Réunion; par cette union, il devient le beau-frère du capitaine Jacques Léger. Il meurt dans cette île en 1734.

Jacques Gasser

☛ GUITTAR, LÉGER, *MADAGASCAR*

BALANGINGI OU BALANGUINGUI, OU BALANINI

Cette petite communauté de l'archipel de Sulu – entre Philippines et Bornéo – appartient au groupe Samal, de langue austronésienne et de religion musulmane. Au début du XIXe siècle, il ne s'agit que d'un millier de personnes réparties en une douzaine de villages, au sud de l'île de Basilan, et sur celle éponyme de Balangingi. En 1848, ils sont 10 000 dont près de 90 % de captifs intégrés – comme esclaves, affranchis ou épouses, ainsi que leurs enfants – au groupe initial. À l'aide de leurs quelque 200 bâtiments de mer *prahu-s* opérant en meute, ils sèment la terreur sur un espace maritime plus vaste que la Méditerranée, tout en privilégiant l'archipel philippin. Ils se concentrent presque exclusivement sur la razzia de captifs dans les petits villages côtiers. Un « peuple » est né, dans le regard inquiet des autres et à la faveur de leur croissance démographique très importante.

Le choix de la piraterie pour ces marins remarquables – comparables sur ce point à leurs cousins Iranun – semble tout à fait logique : les sols très pauvres de leurs terroirs imposent l'achat de produits alimentaires à Jolo (siège du sultanat de Sulu) ou à Bornéo. En dehors de quelques produits de la mer, les esclaves constituent la monnaie d'échange la plus appropriée en même temps qu'un objet de prestige. La demande de main-d'œuvre, dans toute la région, est tirée en avant par l'essor simultané des marchés chinois et européen.

La petite île (dix kilomètres sur deux) de Balangingi, base principale d'action, est défendue par quatre grandes forteresses protégées de trois côtés par des récifs coralliens. Les murs, hauts de six mètres, sont composés de troncs d'arbre renforcés de calcaire corallien et de terre. De gros canons les protègent. Un chenal maritime difficile à repérer constitue le seul accès vers l'intérieur de l'île – ses villages, ses chantiers navals, ses entrepôts. Des marchands du monde entier – y compris des Espagnols, pourtant ennemis en théorie – viennent approvisionner les Balangingi notamment en armes.

Les Balangingi vivent à l'extrême fin de l'âge classique de la piraterie quand les États se trouvent relativement impuissants face à des acteurs qui, à défaut de moyens modernes, disposent de sanctuaires presque inviolables. Durant près de trois siècles la puissance espagnole des Philippines ne parvient pas à en venir à bout. L'apparition dans les mers extrême-orientales du *steamer* rompt cet équilibre stratégique. Le dynamique gouverneur-général Narciso Claveria achète plusieurs canonnières à vapeur en Europe et après une préparation minutieuse, prend la tête du petit corps expéditionnaire, fort d'un millier d'hommes, et débarque sur l'île en février 1848. La bataille est furieuse pour Sipac, la principale forteresse : quelque 650 Balingingi y périssent, dont beaucoup de femmes et

d'enfants massacrés par leurs propres guerriers, et 350 se rendent : on leur laisse la vie sauve, mais ils sont déplacés dans les montagnes du nord de Luzon, à l'autre extrémité de l'archipel. Les derniers assignés à résidence – ou leurs descendants – ne peuvent revenir librement dans leur île qu'en 1905, sous la nouvelle domination américaine. Les Balangingi n'ont cependant pas dit leur dernier mot. Rejetés par les Taosug du sultanat de Sulu contraint de se rapprocher des Espagnols, ils se réfugient dans le groupe d'îles de Tawi-Tawi, au nord-est de Bornéo, d'où ils reprennent leurs raids, quoique dans un rayon d'action plus restreint (Visayas philippines, Moluques des Indes néerlandaises). Une véritable guerre de mouvement les oppose aux Espagnols, de 1852 à 1858. La prise de la base pirate de Simisa, en 1857, et surtout la capture des principaux chefs, en 1858, mettent fin aux opérations de grande ampleur. Toutefois, des actes sporadiques de piraterie sont relevés jusque dans les années 1880.

Jean-Louis Margolin

☛ IRANUN, *MER DE SULU*

BALTIMORE

L'histoire du port de Baltimore, dans le Maryland, est étroitement liée à la course. Ses marins et marchands pratiquent un commerce florissant avec les îles antillaises. De l'expérience de ces marins américains vient le très grand danger représenté par les corsaires de Baltimore pour les navires de commerce britanniques. Aussi dès le déclenchement de la Révolution américaine, le Maryland délivre des lettres de marque et de représailles, bientôt relayé par le Congrès Continental. Les sources permettent aujourd'hui d'estimer à deux cent vingt-cinq le nombre de corsaires enregistrés dans cet État. Le commerce de Baltimore est étranglé par le blocus de la *Royal Navy*, la course étant aussi une reconversion obéissant à la conjoncture : une cour des prises opère dans la ville.

La création des goélettes de Baltimore durant la guerre d'Indépendance joue un rôle prépondérant dans l'activité corsaire aux États-Unis. Quoique très petits, les *schooners* sont très rapides. Leur mât de misaine est moins long que leur grand mât, mais celui-ci soutient une voile supplémentaire qui augmente la prise au vent. Ces goélettes lourdes, servies par un équipage de plus de 150 marins vont jusqu'à attaquer des frégates britanniques. Elles font de Baltimore le premier port corsaire des États-Unis. La plupart des célèbres navires locaux, le *Chasseur* de Boyle ou la *Rossie* de Barney, sont des goélettes de Baltimore construites aux chantiers navals de Thomas Kemp de Fells Point. L'un des premiers corsaires à quitter le Maryland est le *Baltimore Hero*, une goélette armée de 6 à 14 canons, commandée par le capitaine T. Waters, puis par J. Earle en 1779. Sous les ordres de ce dernier, il capture une goélette corsaire britannique de 14 canons, en baie de la Chesapeake. C'est également à Baltimore que le lieutenant Barney et le capitaine Robinson procèdent à l'armement du corsaire la *Pomona* (février 1779). Joshua Barney est le plus célèbre corsaire de Baltimore au cours de la guerre d'Indépendance durant laquelle il sert sur plusieurs unités et des bâtiments de guerre. On peut enfin citer la goélette *Harlequin* du capitaine William Woolsey qui obtient également une grande notoriété.

Après la guerre d'Indépendance, le port de Baltimore est aux États-Unis celui qui connaît la croissance la plus rapide de son trafic, toujours lié au commerce antillais. Trente ans plus tard, à la reprise des hostilités entre le Royaume-Uni et les États-Unis, la position de Baltimore s'est encore renforcée. Au début de 1813, le blocus de la baie de la Chesapeake oriente l'activité portuaire vers la course. Baltimore est le principal port corsaire américain durant la guerre de 1812 avec de 58 armements (pour Maclay) à 122 (selon des estimations plus récentes), devant les ports de New York, Salem ou Boston. Les pertes en mer ou du fait des Britanniques sont estimées aujourd'hui à 55. Les prises s'élèveraient à 556 dont 169 auraient été adjugées sur place.

On peut estimer qu'entre 4 000 et 7 000 citoyens vivent de la course, à un titre ou à un autre. La *Rossie* de J. Barney est le premier corsaire à appareiller pour deux croisières heureuses. La goélette *Revenge* de 14 canons, sous les ordres de R. Miller, la suit de peu. La *Rolla*, de cinq canons, du capitaine E. W. Dewley ou John Dooley, fait, en une seule course du 12 au 15 décembre 1812, 16 prises au large de Madère : 55 canons et 155 hommes ainsi que des cargaisons vendues pour plus de 2 millions de $. Elle est capturée, ses mâts ayant été abattus, le 10 décembre 1813, au large de Long Island, par la frégate britannique *HMS Loire*. Autre exemple, la goélette de 6 canons *Amelia* du capitaine A. Adams obtient des résultats supérieurs à la moyenne quant au nombre et à la valeur de ses prises. Sa première campagne lui permet de ramener 80 prisonniers à New York, en ayant capturé 1 400 tx de navires pour un million de $. La seconde course voit la capture de 1 012 prisonniers et de 2 270 tx. Elle prend fin avec le retour du corsaire à Philadelphie en avril 1815, après deux escales à Lorient et Saint-Barthélemy. Thomas Boyle est probablement le corsaire le plus fameux de ce port avec trois belles croisières sur la goélette *Comet* avant de prendre le commandement de la goélette *Chasseur* bientôt connue comme *The Prid*e of Baltimore (*La fierté* de Baltimore).

Tirant les leçons de leur échec canadien, la stratégie des Britanniques est de s'emparer d'une base vitale pour les Américains. Le général Ross choisit Baltimore. Alors que Washington ne compte que 8 000 habitants, Baltimore en abrite 40 000. Une grande cité, l'une des plus prospères du pays, avec ses banques, ses manufactures, ses entrepôts et son port. Elle est toujours en effet l'un des principaux centres des *Privateers*. Le 11 septembre 1814, a lieu la bataille de Plattsburg. À l'embouchure du fleuve Patapsco, à dix kilomètres de la ville, l'Amiral Sir Arthur Cochrane réunit une escadre de 40 bâtiments de guerre et transports afin de réduire ce nid corsaire à néant. Le général Ross dispose de 6 500 soldats. Les unités de la *Royal Navy* sont équipées des fusées de Congreve, mais les canonnières américaines répliquent violemment. De plus, le débarquement sur une plage au sud de la cité est stoppé par une batterie et 600 Américains. C'est un échec pour les Anglais. Ross trouve la mort et son successeur conclut une trêve. Le 13 septembre, l'escadre remonte le fleuve. Plus de mille coups de canons sont tirés sur la ville et en particulier sur la clé de sa défense, le fort McHenry, mais ils se révèlent inefficaces : les fortifications ne sont pas réduites et seulement 4 Américains sont tués et 24 sont blessés. Une attaque à revers ayant échoué, les Britanniques rembarquent le 15. C'est au cours de la bataille qu'un citoyen de Baltimore, Francis Scott Key, écrit, du pont d'un bâtiment anglais où il est venu visiter un compatriote prisonnier, « La Bannière étoilée » qui deviendra l'hymne de cette République. Cochrane l'ayant relâché, il la publie dans *The Baltimore Patriot and advertiser.*

Si la plupart des capitaines et marins corsaires du port reprennent après les hostilités leurs activités au commerce, la fonction de guerre privée n'est pas complètement abandonnée. Libéré de sa seconde guerre avec son ancienne métropole, le grand centre corsaire de Baltimore semble reconvertir ses capitaux et ses hommes dans la course indépendante sud-américaine, mexicaine et centre-américaine. Celle-ci prend une grande ampleur entre 1816 et 1818. Le port expédie des unités contre le pavillon espagnol mais surtout sert de bourse corsaire afin de liquider les très nombreuses prises effectuées sous l'enseigne argentine « de complaisance » : 40 % des lettres de marque de Buenos Aires sont vendues dans les ports des États-Unis, rédigées en anglais. Après avoir commandé plusieurs navires de Baltimore durant la guerre de 1812, le capitaine John Daniel Danels devient un héros de la Marine colombienne en 1818 et près de 40 capitaines de Baltimore se trouvent au service des anciennes colonies jusqu'en 1821.

Olivier Corre

☛ Barney, *Boston*, Boyle, *États-Unis*, *New York*, Pavillons corsaires et pirates, *Philadelphie*

BANCKERT JOOST VAN TRAPPEN
(v. 1597, Flessingue-12 septembre 1647)

Dans l'histoire des marines de guerre ou de course, des familles sont fortement impliquées ou représentées parmi les officiers. Dans la marine hollandaise, les familles zélandaises De Moor et Evertsen donnent ainsi, au cours du seul XVII[e] siècle, respectivement sept et neuf officiers. Toutefois, c'est la famille Banckert, en réalité van Trappen, qui prend la tête avec onze représentants.

Joost van Trappen dit Banckert – Banckers parfois – navigue sans doute très jeune avec son père Michiel, capitaine de navire marchand. En 1624, il est capitaine d'un navire de guerre et croise au large des côtes flamandes où il rencontre une escadre de treize corsaires dunkerquois. Au lieu de se rendre comme il lui est demandé, il détruit trois de ces bâtiments et réussit à s'échapper. Joost s'engage par la suite dans la *WIC* qu'il sert jusqu'en 1636 environ. En 1625, il fait partie de l'escadre de Boudewijn Hendriksz et en tant que commandeur de trois navires de cette flotte, il capture au large d'Hispaniola un bâtiment espagnol et en coule deux autres. En avril 1627, à la tête de trois navires armés par l'amirauté de Zélande, il croise au large du Brésil sans que l'on connaisse le résultat de cette opération. Le 2 juillet, il se joint à la flotte de Piet Hein et en 1628 on le retrouve faisant office de vice-Amiral dans la flotte dirigée par ce dernier à bord du *Neptunus,* fort de 24 canons et 155 hommes. Au début du mois de septembre 1628, il croise entre Tabago (Tobago) et Cuba où Hein a envoyé des détachements pour détecter l'arrivée des galions. Banckert qui rejoint Hein le 6 septembre, en ramenant une prise, peut alors participer à la capture des galions à Matanzas. Il reçoit comme récompense une chaîne en or valant 400 fl. en sus de son salaire et de ce qu'il a pu garder pour lui du butin. En 1632, il reprend du service dans la marine de guerre comme capitaine de vaisseau et participe, en 1636, à la prise de l'Amiral dunkerquois Jacob Collaert. Le 3 mai 1637, il est nommé *schout-bij nacht* c'est-à-dire chef d'escadre, agit temporairement comme vice-Amiral, d'octobre 1637 à janvier 1638, et participe, en 1639, à la bataille des Dunes. En 1646, il retourne servir la *WIC*. Nommé commandeur d'une flotte d'une vingtaine de navires avec 2000 hommes, il doit amener des renforts au Brésil et participer à toute opération susceptible de retarder la chute du Pernambouc car depuis le départ de Jean-Maurice de Nassau, les Hollandais perdent du terrain. Banckert quitte la Zélande vers la mi-mai et arrive trois mois plus tard au Brésil, capturant un navire en cours de route. La campagne de Banckert est particulièrement pénible du fait de la tension qui règne parmi les hommes, des difficultés de ravitaillement et de règlement de la solde. Cependant, une dizaine de navires portugais sont pris et, en février 1647, Joost Banckert participe à la tête de la flotte à la prise de l'île Itaparica dans la « Baie de tous les Saints ». Rappelé aux Pays-Bas, il meurt en cours de route, sans doute de fièvre tropicale.

Ses fils Joost et Jan obtiennent que le corps soit gardé le long du voyage afin qu'il ait une sépulture à Flessingue. Joost gardera son surnom de « Gesel der Spaanjarden » (Fléau des Espagnols) et de « Schrik der Portugezen » (Terreur des Portugais). Son cousin Pieter Adriaenssen Banckert, mort en 1645, fut également capitaine corsaire avec des prises vendues à Flessingue en 1629, 1637 et 1639.

Roberto Barazzutti

☛ EVERTSEN, HEIN, HENDRIKSZ, LONCK, *FLESSINGUE*, *WIC*

BANNISTER JOSEPH (?-1687)

Ce sont probablement les dettes et le désespoir qui poussent ce capitaine marchand anglais vers la piraterie. Il est présent à la Jamaïque en 1680. En février 1684, il rapporte à la Jamaïque une cargaison complète de bois de teinture du golfe du Honduras mais ses affaires se gâtent. Le 7 mars suivant, il vient au Petit-Goave avec sa frégate, la *Golden Fleece,* de 36 canons et

170 hommes pour demander une commission en guerre. Il propose même de laisser des effets en guise de garantie. Mais Tarin de Cussy le congédie immédiatement. Le mois d'après, il est arrêté aux îles Caïman, en compagnie des capitaines Pedeneau et Jacob Hall. Puis, au mois d'août, le capitaine Mitchell du *HMS Ruby* le ramène de force à la Jamaïque avec 115 hommes. Il s'agit de l'empêcher de faire sa jonction avec Grammont et Laurent de Graffe. Son procès, qui se solde par un acquittement faute de preuves, ne l'empêche pas de récidiver. Le gouverneur de la Jamaïque, Sir Thomas Lynch, qui lui était favorable, décède cinq jours après le verdict ; cet événement n'est pas une bonne chose pour lui. D'ailleurs, le conseil ordonne de le remettre en prison. Dans la nuit du 11 au 12 février 1685, il force la passe du Port Royal en pleine nuit pour aller rejoindre la flotte de Grammont à l'Île-à-Vache. Mitchell, commandant du *Ruby*, le retrouve le 29 avril aux îles de San Blas. Les flibustiers français sont beaucoup trop nombreux et l'officier britannique préfère cette fois-ci ne pas insister. Il se contente de réclamer la *Golden Fleece*, mais Grammont lui montre un acte de vente au profit du capitaine Duchesne. Bannister participe à la prise de Campêche et au retour de cette expédition, il croise le long des côtes cubaines en compagnie de La Garde et de Duchesne. Il porte secours à ce dernier dont le navire vient d'être saisi par le *HMS Ruby* puis vient mouiller au Petit-Goave au mois de décembre 1685. Cussy refuse toujours de lui donner une commission. Conséquence logique ? Durant la première moitié de l'année 1686, il devient pirate, pillant toutes les nations avec son associé, La Garde. Cependant, les détracteurs de Cussy font observer que le gouverneur se garde de faire arrêter Bannister, content de récupérer un grand nombre de planches et six canons envoyés par Grammont. Raison aussi, disent les mêmes, pour laquelle Bannister, en soudoyant le commandant du Petit-Goave, peut enlever une partie de l'équipage de la *Mutine* et 50 à 60 engagés ou débiteurs (dont au moins une femme) au grand dam des habitants. Les deux compères, après la capture de deux navires anglais, enlèvent une centaine de gens à l'Île-à-Vache et échappent à Cussy, venu les chercher avec la *Favorite*, 120 hommes et le bourreau. La *Golden Fleece* pille encore sept à huit navires anglais avant d'être finalement repérée par deux frégates britanniques (elles aussi à la recherche des forbans) le 22 juin, en plein carénage dans la baie de Samana. Les 200 hommes de Bannister et de Michel Andresson se fortifient à terre et y amènent leurs canons. Les *HMS Drake* et *Falcon* subissent des pertes sévères – on parle de 120 hommes hors de combat – mais détruisent la *Golden Fleece*. Les deux frégates se retirent, ayant épuisé leurs poudres. Bannister parvient à s'enfuir avec une prise abandonnant probablement derrière lui plus de la moitié de ses hommes. Il se rend à l'île de Tortola (îles Vierge) où il prend un navire anglais de 10 canons avec lequel il part croiser en Nouvelle-Angleterre, pillant plusieurs bâtiments et, dit-on, massacrant les équipages pour se venger de la perte de sa frégate. Il réussit un temps à se réfugier auprès des Indiens Mosquitos au cap Gracias à Dios. Mais ceux-ci le livrent aux autorités jamaïcaines. Le 8 février 1687, le *Drake* rentre au Port Royal avec Bannister et trois autres de ses compagnons, pendus en bout de vergues. Le gouverneur Molesworth a ordonné ce châtiment pour servir d'exemple à tous les autres pirates. Les 7 ou 8 Français qui l'accompagnaient sont renvoyés au Petit-Goave.

Jacques Gasser et Philippe Hrodej

☛ ANDRESSON, DUCHESNE, FLIBUSTIERS, GRAFFE, GRAMMONT, LA GARDE, LYNCH, MOLESWORTH, *PETIT-GOAVE*, *PORT ROYAL*, TARIN DE CUSSY

BARBARESQUES

Les corsaires barbaresques, ces « fers de lance de l'Islam » (Daniel Panzac), occupent assurément une place de choix parmi les éléments qui ont nourri la peur des riverains du nord de la Méditerranée et hanté leur imagination. Ceux auxquels Salvatore Bono avait jadis

consacré une étude pionnière, et que l'on ne saurait confondre avec des pirates « sans foi ni loi », agissent dans le cadre d'États constitués, les Régences, mis en place par les Ottomans au XVIe siècle. Par ailleurs, bien qu'appartenant géographiquement parlant au Maghreb mais se situant en dehors des provinces ottomanes, le royaume du Maroc prend part à la course à travers, notamment, des actions menées par les corsaires de Salé. Le nom de « Barbarie » formé à partir du terme géographique Berbérie ou « terre des Berbères » semble être apparu dans les années 1500 en Italie pour désigner, avec une nuance péjorative, les pays d'Afrique du Nord placés sous la suzeraineté ottomane (provinces d'Algérie, de Tunisie et de Tripolitaine), un espace barbare, « non civilisé », sans véritable système de gouvernement, sinon la présence de gouvernants despotiques et cruels. Les Européens, qui parlent aussi de Maures ou Sarrasins, tendent à dire « États maritimes » en assimilant l'ensemble du pays aux ports, bases et refuges des corsaires, et confondant souvent l'ensemble de la population avec ces marins et commerçants. Le terme de barbaresque tend alors à qualifier un musulman, donc un « infidèle » et, pis encore, parfois un renégat, individu ayant abandonné la religion chrétienne pour l'islam afin de vivre en prédateur.

Forme maritime d'une guerre pratiquée contre des États chrétiens, la course barbaresque présente une dimension à la fois légitime et religieuse chez ces « combattants de la foi » après la chute du royaume de Grenade (1492) et l'installation à Alger des frères Barberousse qui amorce l'autonomie progressive des États barbaresques à l'égard de l'empire Ottoman. Au vrai, au XVIe siècle et plus encore au XVIIe siècle, la culture de l'affrontement qui désigne l'Ottoman comme un ennemi radical demeure enracinée et forme un corps de doctrine qui imprègne le discours religieux, la réflexion politique et la création artistique, mais l'idéal de croisade qui hante l'imaginaire chrétien tend à s'étioler. La guerre contre les Turcs devient un thème de rhétorique et la curiosité l'emporte sur l'envie d'en découdre ; François Ier considère le sultan comme un partenaire convenable face à Charles-Quint et la flotte de Barberousse vient hiverner à Toulon en 1543-1544. Alors que le péril turc reste présent dans les discours, il s'estompe dans les relations internationales et la capacité mobilisatrice de la papauté décline. Le danger ottoman passe désormais au second plan ; ce qui apparaît alors autrement plus inquiétant et mobilisateur c'est le danger barbaresque sur mer, la menace des États-corsaires. Après la chute de Rhodes (1522) et le siège de Malte (1565), les Barbaresques rencontrent une opposition renouvelée des Européens en riposte aux opérations maritimes diligentées par les régences : interventions espagnoles contre Tunis (1536), Alger (1541) et le Penon-du-Velez (1564), hollandaises (1663), anglaises (contre Alger en 1622, 1655 et 1672) et françaises (Gigeri, 1664 ; Cherchell, 1665 ; Tripoli, 1688 ; Alger, 1661, 1665, 1682, 1683 et 1688)

À partir d'Alger, Tripoli, Bône, Bizerte ou Salé, les flottes corsaires, composées de petites unités à rames (felouques, galères, galiotes, demi-galères), puis surtout à voiles dans la seconde moitié du XVIe siècle (chebecs, polacres, barques, frégates, corvettes, brigantins, goélettes, chaloupes canonnières ou bombardes) sont aux mains de capitaines ou raïs parmi lesquels figurent de nombreux chrétiens renégats (Calabrais, Corses, Siciliens, Provençaux comme Ambrosy Riveiret de La Ciotat, dit Ragep, Grecs comme Mustafa Morali ou Dragut, Albanais comme Ali Arnaout, Chypriote comme Ibrahim Kiprisli ou Écossais comme Peter Lyle dit Murad à Tripoli), des hommes qui se sont « faits turcs ou mahométans ». La contrainte, mais également l'ambition et le libertinage figurent parmi les motifs qui ont pu pousser des captifs « à prendre le turban ». Ainsi que le rappelle Léïla Maziane, ce sont des renégats anglais et hollandais qui ont initié les Salétins à la course, y compris dans l'espace atlantique. Toutefois, ces « Chrétiens d'Allah » (Bartolomé et Lucile Bennassar), nombreux au XVIIe siècle, deviennent plus rares au siècle suivant (moins de 10 %

à Tripoli entre 1750 et 1770) et cèdent la place aux *raïs* maghrébins et turcs. Une minorité de raïs effectuent, dans les trois régences, de véritables carrières de capitaine corsaire. C'est le cas d'Ahmed el-Haddad, de Na'man, de Hamdan qui exerce à Tunis en 1797-1798 avant de passer à Alger jusqu'en 1812, ou de Mohammed Arnaout et Omar Chelly à Tripoli. Une carrière de raïs dure en moyenne une quinzaine d'années, voire davantage, comme celle de Hadj Sliman dont on peut suivre les prises de 1788 à 1812, ou du raïs Hamidou (vers 1770-1815). Ce fils de tailleur d'Alger, engagé comme mousse puis matelot avant de devenir patron d'un petit bâtiment et de recevoir son premier commandement du bey d'Oran, est assurément un des plus célèbres. Il se fait d'abord remarquer par son habileté manœuvrière contre des polacres de guerre génoises en 1790-1797, ce qui lui vaut d'être engagé par le dey d'Alger Hassan Ben Hussein, avant d'apparaître dans le registre des prises (ouvert en 1765). Durant sa prestigieuse carrière, pratiquant presque tous les ans des campagnes de course de 1798 à 1815, il a capturé seul ou en compagnie d'autres corsaires, trente-et-un bâtiments, dont une puissante frégate portugaise croisant, en 1802, au large de Gibraltar ; il est tué, en 1815, en combattant contre un bâtiment, le *Guerrier* (sous les ordres du capitaine Gordon) de l'escadre du commodore Stephen Decatur. S'il est impossible d'évaluer sa fortune acquise par la course, quelques signes extérieurs de richesse témoignent de l'aisance acquise par Hamidou, à commencer par son palais, le Jenan Ali Raïs, près de Sidi Ferruch.

Les corsaires de Tunis et de Tripoli parcourent surtout la mer Tyrrhénienne, entre la Sicile, Naples et la Sardaigne ainsi que la mer Ionienne, entre la Calabre et la Grèce ; les corsaires de Tripoli sévissent également plus à l'est vers la mer Égée ; seule la partie extrême-orientale du bassin méditerranéen, entre la Crète et la côte syrienne, est à peu près à l'écart de leurs expéditions. Ceux d'Alger interviennent essentiellement en Méditerranée occidentale, dans la « Manche méditerranéenne » (F. Braudel), entre les côtes d'Afrique du Nord et celles de l'Andalousie en allant, au nord, vers les Baléares et la Corse. Les corsaires de Salé n'ignorent pas la Méditerranée occidentale mais agissent surtout le long des côtes marocaines et à proximité du détroit de Gibraltar. Il ne s'agit pas de domaines réservés, mais de zones de prédilection, car les Tunisiens s'emparent parfois de bâtiments près des côtes catalanes et les Algériens en font autant en mer Ionienne et se risquent parfois dans l'océan Atlantique, comme la croisière réalisée, en 1810, par une division de trois frégates et d'un brick sous le commandement du raïs Hamidou.

Circulant en Méditerranée ou sur les marges atlantiques, les corsaires qui agissent en solitaire ou en groupe se livrent à deux types d'actions. Ils attaquent en mer, près des points de passage obligés (caps de San Vito, de Santa Maria, de Colonne…) et des îles, les navires marchands (rarement les bâtiments de guerre), les pillent, les rançonnent ou les amènent au port d'attache du corsaire sous la conduite d'un équipage de prise. Si les récits d'abordage et de lutte acharnée sont rapportés par nombre de témoins et contribuent à façonner l'image du « féroce et cruel pirate barbaresque », force est de reconnaître que les captures se font souvent sans violence ; les hommes des navires capturés, peu ou mal armés, pris par surprise, tentent souvent, si le rivage n'est pas trop éloigné, de quitter le navire à bord d'une chaloupe en abandonnant le bâtiment au corsaire. Pris, et non libérés par le paiement immédiat d'une rançon, les captifs, hommes et femmes, font partie du butin qui est réparti entre les intéressés à la prise, après la comparution de pure forme devant le dey ou bey de la régence.

Les corsaires s'en prennent également aux villages côtiers, avec très souvent des complicités locales ou de renégats familiers des lieux. Ainsi en est-il de l'attaque et du sac du petit port de Ceriale (en Ligurie, près de Savone), dans la nuit du 1er au 2 juillet 1637, par huit galères et 800 Barbaresques avec la capture de près de 300 personnes (125 femmes, 94 enfants et

64 hommes) sur les 600 que comptait environ Ceriale, et diverses destructions (images sacrées, reliques, calices, crucifix; il resterait, dans une église de la bourgade, une balle de mousquet en plomb dans une statue en bois du Christ, identifié comme le « Christ des Turcs »).

Le sac de Carloforte (Sardaigne, 1798) est tout aussi emblématique et, malgré le romanesque qui en émane, est bien considéré comme véridique: un marin de l'île de Capraia, marié à une jeune fille de Carloforte, se croyant trompé par son épouse, se serait « fait turc » à Tunis et aurait engagé des corsaires barbaresques pour attaquer l'île Saint-Pierre en leur servant de guide. Dans la nuit du 2 au 3 septembre 1798, une dizaine de bâtiments auraient débarqué un millier de combattants qui, répandus dans toute l'île, l'auraient mise à sac et capturé ses habitants y compris les autorités étrangères (consuls de Suède, de Danemark, de France, des Pays-Bas, d'Espagne, de l'Empire)

Dans ces opérations, les comportements diffèrent selon les régences et selon les époques. Si l'armement relève à Tripoli presque uniquement du pacha et à Alger quasi exclusivement du dey, à Tunis les entreprises privées, animées par de grands négociants et des fonctionnaires proches du pouvoir, demeurent considérables jusqu'au début du XIXe siècle. Dans ce dernier cas la rentabilité marchande semble avoir pris un temps le pas sur les préoccupations politiques, idéologiques et économiques des deux autres régences.

La répartition du butin suit des règles qui diffèrent d'une régence à l'autre mais qui permet de pointer les principaux acteurs de cette activité. La réglementation du partage des prises à Tunis s'effectue selon les modalités suivantes: 12 % à l'État (dont 10 % au pacha), 40 % aux armateurs, 33 % aux marins (dont 10 à 15 % au capitaine, qui peut également figurer parmi les armateurs) et 15 % aux janissaires. La réglementation est différente à Alger mais avec les mêmes intéressés. Toutefois, évaluer l'importance économique du butin des corsaires barbaresques (navires, marchandises, captifs) est un exercice risqué et décevant, ne reposant que sur des sources fragmentaires et occidentales. Il est tout aussi périlleux sinon impossible de connaître la part du butin réinvestie dans la course que d'atteindre la rentabilité de celle-ci quand on ignore les investissements de départ. Le terrain reste en friche. Finalement, la diffusion des espèces monétaires et l'essor d'un groupe de négociants semblent être les seuls résultats tangibles de cette activité maritime dont les apports demeurent « variables et incertains » (Daniel Panzac).

Les risques du métier liés aux fortunes de mer, aux représailles d'États ennemis avec captures de navires et *esclavitude* des hommes n'ont pas le mérite de l'originalité mais ont pu susciter des précautions particulières. L'importance et la fréquence des pertes – difficiles à quantifier –, occasionnées par les flottes de guerre et le corso chrétien ont favorisé la mise en place par les théologiens musulmans, d'une jurisprudence spécifique avec protection des biens, des droits et de la famille des détenus ou disparus. Au-delà de cette protection et des apports, ou des sorties, en numéraire il convient d'accorder une place au rôle joué par les rachats de captifs de rançon entre les deux rives de la Méditerranée.

Du début du XVIIe siècle à la fin du siècle suivant, les actions des corsaires barbaresques, levier militaire des régences face au monde chrétien, s'inscrivent dans un jeu diplomatique complexe. Après le temps des premiers accords qui voit, au cours de la première moitié du XVIIe siècle, les puissances européennes chercher un terrain d'entente avec les corsaires barbaresques qui n'ont jamais été si hardis et leurs prises si nombreuses, vient celui des amiraux diplomates et des nouvelles confrontations (1650-1720) marqué par la volonté d'accommodements des uns (Pays-Bas) et l'utilisation de la force des autres (Angleterre et France). Enfin, à partir de 1720, s'ouvre le temps des relations apaisées et dès le milieu du XVIIIe siècle la majeure partie des états européens sont en paix avec les régences barbaresques. Néanmoins, la course, ou tout au moins sa menace, reste un moyen de pression fondamental pour celles-ci

afin d'obtenir des présents, le versement de contributions financières prévues par les traités et devenues préférables à un butin incertain. Ce temps reste cependant ponctué de nombreux heurts dans la mesure où un principe fondamental des corsaires barbaresques est de n'être jamais en paix avec tous les États européens à la fois. Cette stratégie conduit à une succession de nouveaux traités qui montrent indirectement combien le péril n'est en rien confidentiel ou limité aux États riverains de la Méditerranée: tour à tour des accords sont passés avec la France (1770), le Danemark (1772), Venise (1784-92) et les jeunes États-Unis (1790-97). Au vrai, ces traités signés tout au long du XVIIIe siècle, plaçant les Régences et les États européens sur un pied d'égalité, conviennent tout à fait aux deux camps dans la mesure où ils contribuent à affirmer l'autonomie de la Barbarie vis-à-vis de la Sublime Porte et où ils ne bouleversent pas fondamentalement les échanges commerciaux avec les fournitures de cuir, huile, laine et surtout céréales à l'Europe occidentale. Par ailleurs, aux XVIIe et XVIIIe siècles, l'activité corsaire a presque totalement détourné les Maghrébins du transport maritime. Les puissances européennes ont réussi à confisquer ce secteur d'activité en assurant seuls les liaisons avec l'Afrique du Nord et plus généralement avec l'ensemble de la Méditerranée arabo-musulmane, en mettant leurs bâtiments au service d'affréteurs ottomans pour pratiquer la caravane maritime ou voyage à la cueillette, cette forme de *tramping* ou grand cabotage.

L'évolution des flottes corsaires traduit le choix diplomatique opéré au XVIIIe siècle (paiement de tributs et essor des transactions marchandes) et la réduction des possibilités d'action. En 1676, la flotte d'Alger comprenait dix-sept vaisseaux totalisant 626 canons, en 1737, elle compte toujours dix-sept navires, mais de plus petite portée et pour un total de 100 canons seulement; en 1790, Alger n'arme plus que quatre bâtiments totalisant 36 canons. Les sources, plus fragmentaires pour les autres flottes, suggèrent un semblable recul: Tripoli arme dix-sept bâtiments en 1761 et cinq en 1785; Tunis qui a armé quinze navires en 1764 (80 canons) n'en arme plus que neuf en 1786 (28 canons).

L'extinction progressive de la course barbaresque semble se profiler à la fin du XVIIIe siècle; cependant, les conditions politiques et diplomatiques modifient soudainement la donne et conduisent à un regain de l'activité corsaire. Avec la destruction de l'escadre française de Toulon, livrée aux Anglais, les bouleversements politiques de l'Italie et la suppression de l'ordre de Malte, on assiste à un nouvel élan de la course, à Tunis surtout, mais aussi à Alger comme à Tripoli qui soutient, pendant quatre ans, une guerre navale contre les États-Unis au cours de laquelle la jeune marine américaine perd, en octobre 1803, la frégate *Philadelphia* à l'entrée du port de Tripoli. Néanmoins, la course connaît une réelle régression au cœur de la première décennie du XIXe siècle. Les expéditions ne disparaissent certes pas totalement, comme le montre cette prise réalisée dans la rade de Toulon au printemps 1805 par un bâtiment barbaresque battant illégalement le pavillon des États-Unis, mais fléchissent nettement après cette date. À Tunis, le fait est patent: il y avait eu soixante-dix-neuf armements en course en 1805, soixante-seize l'année précédente, huit cent cinquante-trois depuis 1793, avec une moyenne de soixante-cinq à soixante-six par an, alors qu'on tombe à dix-huit sorties en 1806, une seule en 1807, six l'année suivante: avec un total de cent vingt-huit, la moyenne est de quatorze jusqu'en 1814. L'évolution est analogue à Alger, si l'on se réfère au nombre des prises qui diminuent de plus de la moitié d'une période sur l'autre. Cet abandon ne doit rien à d'énergiques interventions européennes mais résulte d'initiatives maghrébines qui visent à développer le transport maritime, à l'image de la marine marchande gréco-ottomane en voie de constitution.

En fait, après la rupture de la paix d'Amiens, les Régences entendent jouer de leur neutralité pour s'insérer dans l'activité économique d'une Méditerranée contrôlée par les Anglais. Les Barbaresques utilisent pour cela les bâtiments

de la course, des chébecs et des polacres, souvent construits en Occident, allégés d'une partie de leur artillerie et employant un personnel d'encadrement largement chrétien mais réduit de plus de moitié. Les rôles d'équipage des bâtiments de Tunis montrent un recrutement local complété par des Italiens, des Grecs ou des Dalmates, à plus de 40 % des effectifs. En appliquant des techniques contractuelles répandues en Europe, les Régences barbaresques entendent se poser en concurrents directs des Occidentaux dans la vaste réorganisation économique en cours. Armateurs, marins et négociants maghrébins, comme Ahmed et Yûnis Ben Yûnis originaires de Djerba établis à Tunis, Ahmed et Hassan Al-Faqih Hassan, d'une famille de négociants de Tripoli, et les Busnach ou les Bacri, familles de commerçants juifs originaires de Livourne, installés à Alger, font montre à cette occasion de réelles capacités d'adaptation aux nouvelles données internationales, renonçant à la course pour se consacrer au commerce maritime. Le développement du commerce maritime comme tentative de substitution à la course témoigne de la volonté d'intégration de la Barbarie dans le courant général de l'économie occidentale sinon mondiale. On est loin de connaître toutes les destinations, la nature des cargaisons, le rôle de bien des négociants mais des bâtiments, des marins et des marchands maghrébins fréquentent les ports de l'Europe méditerranéenne, Livourne, Marseille et Barcelone.

Cette nouvelle orientation maritime, originale dans l'histoire du Maghreb moderne, commence à porter ses fruits dans les années 1806-1812. Elle n'est cependant qu'une brève parenthèse car la tendance s'inverse brutalement à partir de 1813. En effet, d'abord accueillie sans opposition majeure par les Européens – occupés par la guerre – la marine de commerce barbaresque suscite des réactions de plus en plus vives une fois la paix revenue.

Écartées des ports européens comme transporteurs et négociants et en réponse à la reconquête commerciale de l'Afrique du Nord entreprise par les Occidentaux, les Régences réactivent la course qui apparaît alors comme un instrument militaire plus qu'une machine économique.

Elles ne s'en prennent pas seulement aux navires marchands, elles opèrent également des razzias sur les côtes de l'Italie méridionale dont l'enlèvement, en octobre 1815, par un corsaire tunisien, de 160 habitants de l'île de Sant'Antiocho, au sud de la Sardaigne.

Les puissances européennes n'admettent pas d'être ainsi défiées et l'équilibre, un temps établi entre les belligérants, se trouve brutalement rompu, attestant de l'impossible dialogue entre les forces en présence. La riposte occidentale présente une dimension internationale, extra-européenne, avec l'intervention des États-Unis, qui disposent désormais de la deuxième flotte marchande occidentale grâce au bénéfice retiré du système des « licences » accordées aux états « neutres » durant les guerres révolutionnaires (on estime que la flotte marchande américaine passe de 75 000 tonneaux de jauge en 1783 à plus de 400 000 tonneaux en 1815). Après l'attaque de bâtiments américains en Méditerranée, les États-Unis déclarent la guerre à Alger en février 1815 ; l'*US Navy*, qui se constitue à ce moment-là, livre combat aux navires algériens avec une escadre commandée par le commodore Decatur et composée de trois frégates, deux corvettes, trois bricks et deux goélettes ; les Américains arrivent à Alger en juin 1815 et obtiennent la signature d'un traité qui abolit le versement de tout tribut ; en juillet, Decatur se rend à Tunis et Tripoli pour rétablir les relations des États-Unis avec ces Régences. Un an plus tard, en juillet 1816, après avoir effectué une première croisière pour informer les Régences des décisions du congrès de Vienne, à savoir la condamnation de l'esclavage barbaresque, l'escadre anglo-hollandaise de Lord Exmouth, commandant la flotte britannique en Méditerranée, forte de trente-trois bâtiments et de 736 canons, bombarde Alger qui riposte grâce une bonne artillerie de front de mer. Toutefois, ces interventions répétées brisent la course barbaresque ainsi qu'en témoigne le déclin du nombre d'armements : cinq départs

en course par an de 1817 à 1821, quatre de 1822 à 1826 et deux seulement de 1827 à 1830. Les prises algériennes, de l'ordre de 1,3 million de francs par an dans les années 1812-1815, passent à 36000 francs annuels en 1817-1827. En somme, lorsque l'expédition française d'Alger de 1830 vise à «écraser un nid de pirates», la saga des corsaires barbaresques est terminée ou sur le point de s'achever.

Au vrai, les régences traversaient de profondes difficultés depuis le début du XIXe siècle: fragilité politique et pouvoir contesté, populations affaiblies par les disettes et la peste, économie d'échanges marginalisée, impossible reconversion dans le transport maritime, inquiétante érosion monétaire et participation, à partir de 1820, des corsaires barbaresques au côté de la flotte ottomane dans les combats en mer Égée à la suite du soulèvement des Grecs. Aussi en portant atteinte à la course, activité qui pendant près de trois siècles avait été la raison d'être des régences barbaresques, les Occidentaux ont précipité l'effondrement des États-corsaires.

Gilbert Buti

☛ *ALGER*, *BARCELONE*, DANSER, DECATUR, DRAGUT, EL-HÂJ CANDÎL, KHAÏR-ED DIN BARBEROUSSE, *MALTE*, *MARSEILLE*, MORATTO, PAVILLONS CORSAIRES ET PIRATES, RAGEP, *RHODES*, *SALÉ*, *TOULON*, *TUNIS*

BARBE NOIRE : voir TEACH OU THATCH EDWARD

BARBEROUSSE : voir KHAÏR-ED-DIN

BARCELONE

Grâce à sa situation au sein de la principauté de Catalogne et de la couronne d'Aragon, à son port naturel, bien défendu, à la richesse du sol catalan, et aux capacités commerciales et maritimes de ses habitants, Barcelone réussit à s'imposer comme un des grands ports de la Méditerranée à l'époque médiévale. Dans la première moitié du XVIe siècle, l'activité commerciale du port connaît des hauts et des bas liés en partie à la concurrence de Marseille et celle de Gênes, ainsi qu'au fait que le port, détruit au milieu du XVe siècle durant la guerre civile catalane, n'ait pas encore été reconstruit vers 1525. Les déprédations causées par la course barbaresque sont un facteur aggravant. En 1527, la flotte de Charles Quint, qui devra se rendre en Italie, est construite à Barcelone. L'Empereur – qui signe un pacte avec Andrea Doria en 1528 – ne paraît pas montrer de prédilection particulière pour les Catalans, d'autant que les galères de Doria ne sont pas à l'origine censées défendre la côte de Barcelone.

C'est grâce à la fiscalité des principales villes du littoral qu'est créée une flotte catalano-valencienne de quatre navires afin de lutter contre Barberousse, dont les équipages opèrent des razzias à Barcelone même, enlevant par exemple 25 habitants en 1532. Une nouvelle fonderie de canons est créée et le port devient le seul grand site de construction de galères de l'Espagne méditerranéenne. Les attaques des corsaires d'Afrique du Nord et des Ottomans poussent finalement Charles Quint à l'établissement de forces militaires permanentes et à l'entretien des galères. Entre 1528 et 1535, une grande expédition contre Tunis est en préparation et on met simultanément en chantier une cinquantaine de galères. Comme 10 seulement peuvent être construites en même temps à Barcelone (les *drassanes* datant du XIVe siècle), 15 sont montées sur la plage et 25 autres sur le reste du littoral catalan. De plus, on recrute des spécialistes venant de Gênes, de Valence et de Biscaye par le biais de contrats avec des particuliers, donc par des méthodes de gestion indirectes. Philippe II entend réaffirmer son pouvoir maritime et assurer la défense de la Méditerranée contre les Turcs et les Barbaresques. En effet, les guerres d'Italie contre la France ont détourné l'attention de son père et laissé libre cours aux corsaires et aux pirates ennemis. Dès le début des années 1560, le Roi Prudent met en œuvre un authentique programme à l'échelle de la

Méditerranée occidentale, à Barcelone ainsi qu'à Naples et en Sicile. Des négociations sont menées en parallèle avec la papauté pour que le roi castillan puisse disposer de certains revenus ecclésiastiques en Espagne et en Italie, de façon à pouvoir faire construire et à entretenir une flotte de 100 galères. À cette fin, on remet en activité l'arsenal de Barcelone. La ville fournit également de l'artillerie et de la nourriture pour les troupes. Au début de 1565, 8 corps de galères sont mis à flot à Barcelone et à la fin de l'année on en fabrique 40 de plus. Trois ans plus tard, les chantiers restent actifs. En 1574, entre les flottes d'Espagne et d'Italie, Philippe II dispose de 146 galères, trois fois plus qu'une douzaine d'années auparavant. L'escadre d'Espagne – composante de cet immense potentiel – passe régulièrement par Barcelone afin d'y embarquer des soldats, des vivres et les précieux réaux menés jusqu'à Gênes pour être distribués en Italie, le reste partant vers la Flandre. Avec la montée des arrivées de métaux précieux dans les années 1560-1570, et plus encore après 1580, cette circulation entre Barcelone et Gênes s'accroît considérablement. Ces montants, qui peuvent atteindre plusieurs millions d'écus et sont transportés à bord de galères placées sous le commandement de Giovanni Andrea Doria, servent à rembourser l'argent que prêtent les banquiers génois, à payer les dépenses militaires des royaumes d'Italie et les soldes des militaires, des marins et des capitaines, et à financer la guerre aux Pays-Bas. Barcelone sait tirer parti de ces différentes activités, son commerce prospère et s'étend jusqu'en Méditerranée orientale.

Cette rénovation navale répond à un réel besoin. Les flottes corsaires françaises de plusieurs dizaines d'unités qui attendent les navires richement chargés de retour des Indes le long des côtes atlantiques, à proximité des littoraux algarvais et andalou, ainsi qu'au large des Canaries, poursuivent leur activité prédatrice en Méditerranée. Ainsi, au début des années 1550, elles n'hésitent pas à attaquer des marchands près de Barcelone ce qui occasionne la volonté de reprise des hostilités de la part du prince Philippe contre la France. Les corsaires français se liguent avec les Barbaresques et les Ottomans pour des opérations en Italie et sur les côtes d'Espagne. La bataille de Lépante n'éradique pas durablement le problème. La fin de la lutte frontale entre les empires espagnol et ottoman met la course au premier rang de l'histoire. De 1580 à 1620, la course algéroise connaît une activité accrue. Si la course et la piraterie ottomanes se font moins pressantes, les Barbaresques profitent des conflits dans lesquels l'Espagne se trouve engagée dans l'Atlantique pour capturer des navires de commerce et des bateaux de guerre, notamment sur les côtes catalanes. Si l'on en croit les témoignages de l'époque, il faut lutter presque journellement contre eux sur les rivières de Catalogne. Alger, en 1580, dit Fernand Braudel, c'était peut-être 35 galères, 25 frégates plus un certain nombre de brigantins et de barques, mais dans les années 1620, il s'agit de 75 voiliers et de plusieurs centaines d'autres esquifs. Cela donne la mesure de l'urgence qu'il y a à assurer la défense des côtes et du commerce maritime. On demande souvent aux particuliers et corsaires génois de nettoyer les mers catalanes des corsaires barbaresques, démontrant l'incapacité catalane à assurer sa propre défense. Dès la fin des années 1550, le manque de capacité productive des chantiers navals catalans est visible à Barcelone. On fait venir des charpentiers de Gênes et de Biscaye, mais les mâts commencent à manquer du fait de la rareté du bois. En 1585, Philippe II visite l'arsenal tandis qu'il vient de construire, pour la première fois, deux navires destinés à la navigation des Indes occidentales. À cette époque l'activité est devenue essentiellement militaire et dépend en bonne part du Roi. En 1587, 15 galères y sont fabriquées simultanément tandis qu'en 1606 il n'est pas possible d'en construire plus de 6 par an, faute d'un nombre suffisant d'artisans. Circonstance aggravante, l'administration contrôle les constructions à partir de 1590, même si à la fin du siècle Philippe III laisse à la *Diputació* le soin

d'administrer une escadre de 4 galères. L'échec est patent et on en revient aux contrats avec les particuliers. Quoi qu'il en soit, la production décline entre le XVI[e] et le XVII[e] siècle. Entre avril 1587 et décembre 1588, 14 galères sont construites et il en va de même pour la décennie d'octobre 1607 à septembre 1617. Cela suppose un déclin rapide de la production annuelle, attribuée selon le surintendant au manque de fonds royaux. Au début des années 1620, tandis que des galères sont en construction à Barcelone, des fonctionnaires de Madrid acceptent l'idée selon laquelle les chantiers navals de la cité ne peuvent fabriquer plus de deux navires par an. Aux difficultés financières s'ajoutent des tensions politiques, car l'autorité du Roi, à l'image de ce qui se passe à Bilbao et à Saint-Sébastien, y est contestée et les habitants se rangent derrière leurs *fueros* (privilèges) dès que cela s'avère nécessaire. Toutefois, le courant monétaire Barcelone-Gênes est toujours actif. En 1625, le duc de Guise fait capturer en Provence 3 *faluchos* génois qui apportent 48000 rx de huit de Barcelone. Dans les années 1630, Martín de Urnieta fabrique des galères dans le port catalan, pour le compte du Roi. Il importe de préciser qu'il appartient à une famille de l'élite gouvernante de Saint-Sébastien ; son cousin, Esteban de Santiago, construit d'ailleurs des galions pour la navigation atlantique et le fils de Martín, Lorenzo de Urnieta, est également un armateur apprécié de Philippe IV. La production poursuit son déclin. Le plus gros dommage causé aux chantiers navals barcelonais est la révolte de 1640 et le passage de la principauté de Catalogne sous contrôle français de 1641 à 1652, stoppant pendant un quart de siècle toute construction navale royale à Barcelone.

Jean-Philippe Priotti

☛ BARBARESQUES, *ALGER*, BARBEROUSSE, *BILBAO*, DORIA, *GÊNES*, *MARSEILLE*, *SAINT-SÉBASTIEN*, *TUNIS*

BARNEY JOSHUA (6 juillet 1759, près de Bear Creek-1[er] juillet 1818, Pennsylvanie)

Le plus fameux corsaire de Baltimore durant la Révolution américaine, le commodore Joshua Barney, est originaire du comté de Baltimore. Il apprend la navigation sur des navires de commerce entre Baltimore et l'Europe, dès l'âge de 11 ans. Trois ans plus tard, il est premier maître sur un marchand. En janvier 1775, lors d'un voyage en Europe, le décès du capitaine oblige Barney à prendre sa place, et plus particulièrement à conduire le navire à Gibraltar et à mener des négociations commerciales en France. Lorsqu'éclate la Révolution américaine, il est volontaire pour servir dans la *Continental Navy*. Barney embarque sur deux corsaires et des vaisseaux de la Marine continentale. En février 1776, il prend part, comme second capitaine du sloop *Hornet*, à la descente du commodore Hopkins contre New Providence. Il embarque ensuite sur le *Wasp*. Il participe à la bataille de deux jours, dans la baie de Delaware, contre le brick britannique *Tender*, en mai 1776. Sur cette goélette, Barney gagne son épaulette de lieutenant pour son courage, bien qu'il n'ait pas 17 ans. Il est capturé au début de la guerre d'Indépendance et détenu près de cinq mois dans un bâtiment servant de prison à New York, puis échangé. De retour à Baltimore, il passe sur un navire de commerce. Quelques semaines plus tard, son ancien capitaine, Isaiah Robinson, s'associe avec lui et le prend comme premier lieutenant du corsaire *Pomona*. Ce brick ne quitte pas Alexandria avant février 1779. Il porte 12 canons, un armement inférieur à celui pour lequel il est percé, et un équipage de seulement 35 hommes, espérant des ralliements parmi les prisonniers. Il attaque un brick de 16 canons, le corsaire *Rosebud*, sous les ordres du capitaine Duncan, et transportant un équipage de 100 hommes – dont les officiers portent des uniformes. Barney tire de sa propre main au canon sur les mâts de son ennemi qui perd 46 marins : ainsi le corsaire américain peut gagner

Bordeaux. Robinson y vend sa cargaison de tabac, y charge du brandy et achète 18 pièces de 6 livres (armement théorique de son brick). L'équipage s'accroît de 35 hommes. Il quitte le port de la Lune au début du mois d'août 1779 pour l'Amérique. Durant la traversée, il oblige un corsaire anglais de 16 canons et 70 hommes (dont 12 ont été tués) à se rendre. Barney prend le commandement de la prise et, avec sa conserve, touche Philadelphie en octobre. Robinson comme Barney font fortune dans l'opération. Alors qu'il sert sur l'*Andrea Doria*, Barney prend part à la défense de la Delaware. Il a une grande expérience de la captivité, puisqu'il est capturé au moins trois fois par les Britanniques et échangé deux fois. Prisonnier sur le *HMS Ardent*, le lieutenant Barney se voit confier une mission d'inspection des navires-prisons où sont incarcérés les Américains par l'Amiral Byron. Il dispose pour cela d'une embarcation. Alors qu'il se rend à terre, un jour d'incendie, son uniforme américain manque de le faire lyncher par la foule. Le nouvel Amiral britannique, Rodney, ayant décidé en décembre 1780 de transférer 71 officiers américains en Angleterre sur le vaisseau de *HMS Yarmouth* de 64 canons, Barney est compris parmi eux. Ils sont menacés à bord d'être «pendus comme rebelles» et la traversée se fait dans de dures conditions à fond de cale. Il est détenu avec les survivants dans la prison de Old Mill à Plymouth, où le vaisseau est arrivé. En dépit d'une pétition des prisonniers, le sort qui leur est réservé aboutit à plusieurs tentatives d'évasions. Barney, identifié comme un prisonnier dangereux, est placé en isolement durant trente jours. Il feint une blessure au pied et marche avec des béquilles. L'un des soldats de la garde a servi en Amérique et reçoit des marques de sympathie de la part des prisonniers. Barney noue une amitié avec lui. Alors que ce militaire monte la garde entre les deux portes, le 18 mai 1781, Barney, à qui il a procuré un uniforme d'officier britannique, se change puis, après un regard complice, escalade le mur. Il gagne la demeure d'un partisan de la cause américaine. Avec deux passagers américains, Barney, déguisé en pêcheur, il dirige un smack. Son uniforme d'officier britannique lui sert encore à tromper un corsaire guernesiais au large des côtes françaises. Mais celui-ci, voulant faire confirmer à Plymouth sa soi-disante mission secrète décide de reconduire l'évadé en Angleterre. Profitant d'un diner, Barney s'échappe en barque mais se blesse à la jambe. Avec une chaise de poste, il gagne Exeter puis Bristol, Londres, la France et la Hollande. Là, il prend passage sur le navire armé *South Carolina* (sous le commandement du capitaine Guillon), le 12 août 1781. Barney doit assumer le commandement suite à un coup de vent. Il contourne les Orcades et les Féroé ; le vent contraint le capitaine Guillon à relâcher à La Corogne. Barney y embarque pour Bilbao sur une prise du corsaire *Cicero*, laquelle gagne Beverly. Là, les frères Cabot, des armateurs, offrent à Barney de commander un corsaire de 20 canons, mais il décline. En avril 1782, en tant que commandant du sloop de la marine d'État de la Pennsylvanie *Hyder Ally* (16 canons), il protège les convois de la baie de Delaware. Le 8, il est attaqué par le sloop corsaire britannique *General Monk* (20 pièces), d'une classe supérieure. Cette bataille est citée comme « l'une des plus brillantes qui fut jamais livrée sous le pavillon américain» par James Fenimore Cooper dans son *History of the Navy of the United States of America,* (1839). Barney reçoit un sabre d'honneur de l'État de Pennsylvanie. Le commandement de cette prise (renommée *General Washington*) lui est alors confié et il se rend en France porter les dépêches pour Benjamin Franklin, parmi lesquelles l'annonce de la paix. Il retourne à Plymouth, deux ans après son évasion, comme commandant du *General Washington*, et reçoit à bord à dîner les amis qui avaient soutenu son évasion. En 1784, les difficultés avec les pirates de Barbarie provoquent la création de l'*US Navy.* Barney est l'un des six nouveaux capitaines de frégate retenus, mais il décline n'en étant pas le chef. Il est le dernier capitaine de la Marine continentale à se retirer du service, cette année-là. Après la

Révolution, il retourne au commerce durant une dizaine d'années, commandant pour les Antilles le navire doublé de cuivre *Sampson*. Des corsaires anglais l'interceptent, le 12 juillet 1793, et tentent de lui voler son coffre. Barney avec quelques hommes reprend le contrôle de son navire et gagne Baltimore en août. Le 2 janvier suivant, c'est la frégate britannique *Penelope* du capitaine Rowley qui saisit le *Sampson*, traite durement Barney et transfère son équipage au Port Royal de la Jamaïque. Il y est jugé pour piraterie et tentative de meurtre, mais reconnu innocent. Cependant, le capitaine Rowley aurait tenté de le faire assassiner. L'ancien corsaire prend une commission comme capitaine dans la Marine française (1796). Durant six ans, il protège avec succès le commerce français aux Antilles contre les Britanniques. Mais ceci est controversé aux États-Unis, au temps de la Quasi-guerre (1798-1801). Bien qu'il se retire de la Marine française avec le grade de chef de division en 1801, ceci lui fait perdre deux campagnes pour un siège au Congrès. De plus, sa carrière dans l'*US Navy* est entravée en 1807 : il propose en vain ses services au moment de l'affaire de la *Cheasapeake* et du *Leopard*. Lorsqu'éclate la guerre de 1812, on lui refuse une commission. Il reprend donc du service comme capitaine et embarque sur le premier corsaire à quitter Baltimore en juin, la goélette *Rossie,* construite à Fells Point par les chantiers Thomas Kempe, armée de 10 canons de 12 livres courts, et 120 hommes. Durant une extraordinaire course de quatre-vingt-dix jours, débutée le 12 juillet et terminée le 12 novembre, il capture le nombre spectaculaire de dix-huit vaisseaux britanniques, valant plus d'1,5 million de $, cargaisons comprises, alors qu'il était endetté à hauteur de 100 000 $. À l'été 1813, les Britanniques commencent le pillage de la baie de Chesapeake comme diversion afin de protéger leur principal front au Canada. Barney propose, le 4 juillet, au secrétaire à la Marine, William Jones, de construire une flottille de canonnières et de barges pour combattre les ennemis. Le Ministre en approuve l'idée et en juillet 1813, Barney occupe le rang de capitaine de vaisseau et prend le commandement de cette flottille de 16 canons durant un an. Fin mai 1814, c'est une flottille de dix-huit vaisseaux qui quitte Baltimore pour attaquer le fort britannique de l'île Tangier, en Virginie. En juin, Barney livre deux batailles aux Britanniques sur le fleuve Patuxent, à Saint Leonard's Creek. Mais le commodore parvient à ressortir du fleuve. Mi-août 1814, une force d'invasion britannique arrive en baie de Chesapeake pour capturer ou détruire la flottille de Barney. Sur ordres de Jones, les marins américains sabordent les canonnières près de Pig Point, le 22 août. Barney et ses hommes prennent une part significative dans la défaite des Américains à Bladensburg ; le 24, l'ancien corsaire y commande environ 400 *marines* et marins, tient tête à l'ennemi, et marche sur Washington. Mais débordé, il est obligé de se rendre, ayant deux morts et plusieurs blessés, lui-même étant sévèrement touché à la cuisse. Capturé, soigné sur le *HMS Albion*, fait prisonnier sur parole, Barney passe le reste de la guerre dans une ferme près d'Elk Ridge. La ville de Washington lui confère un sabre d'honneur pour l'avoir défendue à Bladensburg. Il est promu capitaine de vaisseau dans l'*US Navy* et capitaine de port à Baltimore. Il se retire bientôt dans le Kentucky et meurt en Pennsylvanie en 1818.

Olivier Corre

☛ *BALTIMORE*, BARBARESQUES, *BILBAO*, *BORDEAUX*, *ÉTATS-UNIS*, *LONDRES*, *NEW PROVIDENCE*, *NEW YORK*, PAVILLONS CORSAIRES ET PIRATES, *PHILADELPHIE*, *PORT ROYAL*

BARSS JOSEPH (21 février 1776, Liverpool [Nouvelle-Écosse]-3 août 1824, près de Kentville [Nouvelle-Écosse])

Deuxième des quatorze enfants de Joseph Barss et d'Elizabeth Crowell, il grandit dans une famille de marins et, dès l'âge de 14 ans, s'embarque sur le bateau de son père pour la pêche au saumon sur les côtes du Labrador.

Petite ville du sud de la Nouvelle-Écosse, Liverpool est un port de commerce maritime. Les habitants y exploitent les ressources de la

forêt adjacente pour la construction de navires qui sont vendus sur toute la côte américaine jusqu'aux Caraïbes. Joseph Barss fils s'initie au négoce ainsi qu'à la flibuste. En 1797, il est capitaine d'un des bateaux de son père et, en 1798, il devient lieutenant en second d'un gros navire armé en course, le *Charles Mary Wentworth*. L'année suivante, il prend le commandement d'un bâtiment corsaire plus petit, le *Lord Spencer*, avec lequel il capture un navire aux Antilles qu'il envoie en Nouvelle-Écosse, avant de subir plusieurs avaries. En janvier 1801, il quitte Liverpool pour les Antilles aux commandes du corsaire *Rover* avec une quarantaine d'hommes et ramène trois prises à son port d'attache dont la *Nostra Senora del Carmen*. En temps de paix jusqu'en 1812, Joseph Barss fils semble s'adonner principalement au commerce côtier sur son sloop l'*Eliza*, ainsi qu'à une entreprise d'assurances maritimes.

La guerre anglo-américaine, déclarée en 1812, entraîne un fort développement de l'activité commerciale et assure une réelle prospérité à la Nouvelle-Écosse et aux trois autres provinces maritimes canadiennes. Au total quarante-neuf navires reçoivent des commissions en course entre 1812 et 1814 et enregistrent deux cent sept captures. Le plus redouté des bâtiments corsaires est le *Liverpool Packet*, shooner de 67 tx, appartenant à plusieurs négociants de Liverpool, dont Joseph Barss qui en est aussi le commandant. À lui seul, il fait cinquante prises, principalement sur les côtes du Massachusetts. Trente-trois d'entre elles sont ramenées et jugées à la vice-amirauté de Halifax, les autres ne présentant aucun intérêt périssent en route ou sont reprises par des corsaires américains. Les profits tirés du *Liverpool Packet*, pour l'année 1812, s'élèvent à 21 814 £, sur lesquels Joseph Barss touche probablement 1 000 £.

À son tour, lors d'un rude combat, le 11 juin 1813, le *Liverpool Packet* est pris par un corsaire de Portsmouth, le *Thomas*, de 143 tx. Joseph Barss est assigné à résidence pendant plusieurs mois avant de pouvoir retourner à Liverpool en liberté conditionnelle. En 1814, il prend le commandement du *Wolverine*, une prise faite en 1813 convertie en navire marchand armé, et navigue vers les Antilles. Au cours d'une expédition, en 1815, Barss est de nouveau arrêté et emprisonné aux États-Unis « pour avoir manqué à sa parole ». Libéré en mars 1815, il abandonne peu à peu l'activité maritime.

Avec Olivia De Wolf qu'il avait épousée en 1804 Joseph Barss achète, en 1817, une ferme près de Kentville en Nouvelle-Écosse et s'y installe avec leurs neuf enfants. Mais sa retraite est brève puisqu'il décède en 1824, à l'âge de 48 ans.

Raymonde Litalien

☛ FLIBUSTIERS

BART JEAN (21 octobre 1650, Dunkerque-27 avril 1702)

Innombrables sont les livres parus sur Jean Bart, malheureusement la plupart rivalisent en anecdotes invraisemblables, y compris les plus récents. La première des confusions est de mélanger la carrière de Jean Bart comme corsaire de 1673 à 1678 avec celle d'officier du Roi. La plupart des exploits de Jean Bart sont des combats navals d'escadre qui ne sont en rien corsaires. Sur ordre de Louis XIV, une biographie truquée de Jean Bart a été établie par le généalogiste de la cour à la suite de son anoblissement. Elle est suivie, aux XVIIIe et XIXe siècles, par la publication de récits et d'anecdotes largement inventés. Cependant, aujourd'hui les Baert ou Bart sont clairement identifiés comme étant présents à Dunkerque à partir des années 1550-1560 avec Antoine Bart, aïeul de Jean Bart, maître de pêche en 1553. Jean Bart est issu d'une famille de maîtres au cabotage et de capitaines corsaires catholiques. Son bisaïeul Michel Jacobsen, après avoir commencé comme corsaire a été nommé capitaine de vaisseau puis vice-Amiral de la flotte de guerre espagnole. Un de ses grands oncles, Jean Jacobsen, s'illustre en 1622 dans un combat à mort contre un vaisseau Amiral hollandais mais son père ne dépasse

jamais, semble-t-il, le grade de second. On ne sait presque rien de son enfance. Il navigue d'abord pour le compte des Flamands espagnols et également pour les Hollandais. Fils de cette petite bourgeoisie navigante, si présente en Manche et mer du Nord, il apprend à lire et à écrire en flamand mais possède une connaissance assez bonne de la langue française, langue de l'élite et de la bureaucratie dunkerquoise, y compris au temps des Espagnols. De quoi acquérir les connaissances pour passer l'examen de maître au cabotage, après avoir navigué comme mousse à l'âge de 8 ou 10 ans ou peut-être un peu plus tard. Pêcheurs ou caboteurs, tous pratiquent la contrebande, d'où la connaissance exceptionnelle des bancs et des courants de la Manche Est par Jean Bart. Vers 16 ans, attiré par les salaires offerts par les Provinces-Unies, il s'engage comme novice sur le vaisseau Amiral de Ruyter, les *Sept Provinces* lors de la Deuxième guerre anglo-hollandaise aux côtés de son ami et cadet, Charles de Keyser. Il assiste alors à la remontée de la Tamise par Ruyter le 21 juin 1667, à l'incendie de la flotte anglaise et à la capture du navire Amiral *Royal Charles* ramené triomphalement en Hollande. Jean Bart reste toute sa vie marqué par cet exploit. Il semble continuer à naviguer sur des navires hollandais de 1668 à 1671, mais rentre à Dunkerque en 1672, dès que la France s'allie à l'Angleterre dans la guerre de Hollande (1672-1678). Contrairement à une légende tenace, la course se relance difficilement à Dunkerque : dix-huit armements seulement en 1672 et Jean Bart n'en est pas. En 1673, la course progresse avec vingt-trois armements et voit le premier corsaire atteignant 80 tx : l'A*lexandre* commandé par Willem Dorne et armé en mai. Jean Bart y embarque comme lieutenant et capitaine de prise. Il est possible que Jean Bart ait embarqué sur le *Saint-Pierre* de 36 tx que Willem Dorne a brillamment commandé de février à mars. Les résultats de cette première course ne sont pas connus. L'A*lexandre* reprend la mer à nouveau en octobre avec Jean Bart et s'empare à l'abordage le 6 novembre d'une flûte de 12 canons, le *Sacrifice d'Abraham*. Jean Bart se distingue en l'amenant à bon port. Au total, Dorne s'empare de la galiote le *Roy David* et deux autres prises. À la fin de cette campagne particulièrement rentable pour les armateurs comme pour l'équipage, Dorne recommande Jean Bart à son armateur Omaer. En mars 1674, Jean Bart reçoit son premier commandement : le *Roi David,* de 35 tx et 35 hommes d'équipage. Navire de faible valeur, la galiote représente un investissement idéal pour être confiée à un capitaine débutant.

Comme la plupart des autres corsaires, Jean Bart gravit un à un les échelons l'amenant du minuscule corsaire de 15 tx au corsaire océanique de 150 hommes et plus accomplissant au total treize campagnes. La première débute en mars 1674 avec le *Roi David*, de 35 tx, 2 canons et 34 hommes. Il fait sa première prise le 2 avril, l'*Homme sauvage*, un dogre de Rotterdam, de 10 hommes d'équipage, chargé de charbon. Le même mois, il prend une pinasse, l'*Aventure d'Amy*, d'origine anglaise et qui avait été capturée par les Hollandais, armée de 10 canons. En mai, c'est au tour de la flûte le *Saint-Pierre* de Bruges, chargé de 124 tonneaux de vin d'Espagne, estimé à 130 000 l-t. Quelques jours après et deux heures de chasse, Bart s'empare dans l'embouchure de la Meuse du dogre la *Colombe* (Willem Janssen) venant de Norvège chargé de planches et de marchandises diverses. Le jugement de bonne prise, accepté par Louis XIV porte la mention « 400 paires de bas ont été pillées par l'équipage ». Il continue de croiser sur la côte de Hollande et capture le 19 juin, à dix lieues de Vlies, la galiote l'*Amitié*, chargée de 700 setiers de blé, vendue 22 000 l-t. Jean Bart achève cette campagne en s'emparant le 23 juin de deux busses le *Corbeau noir* et les *Trois moules*, toutes deux venant d'Enkhuisen. Au total, il fait sept prises valant au total 260 000 l-t. Sachant que l'on peut estimer l'armement du *Roi David* de 15 000 à 25 000 l-t, la rentabilité est exceptionnelle, plus de 1 000 %. Après déduction des frais et du dixième de l'Amiral, il reste environ 200 à 220 000 l-t à partager entre les

actionnaires et l'équipage. Jean Bart reçoit entre 7 000 à 9 000 l-t et les matelots de 900 à 1 200 l-t : l'équivalent de huit à dix ans de salaires. Quant aux actionnaires, ils investissent immédiatement dans un corsaire du deuxième type, la *Royale*, de 80 tx, 80 hommes et 8 canons. Jean Bart appareille sur ce bâtiment le 18 août avec Dorne sur l'*Alexandre*; ensemble ils capturent le 24 août l'*Élisabeth*, galiote de 120 tx, chargée de planches, vendue 5 000 l-t. Le 11 septembre, ils attaquent au large du Texel le *Jambon Doré*, baleinier armé de 8 canons et 40 hommes. Le combat, lors duquel le capitaine ennemi trouve la mort, dure quatre heures. La vente du navire et ses onze baleines se monte à 95 000 l-t. Jean Bart fait encore trois prises mais avec trois autres corsaires. Les ventes produisent 163 000 l-t. La part de Jean Bart s'élève entre 3 000 et 5 000 l-t. Il peut désormais s'établir. À peine arrivé, il se fiance avec Nicole Gouttière, âgée de 16 ans.

Pour sa troisième campagne, Jean Bart réarme début janvier 1675 et fait deux prises et une rançon. Il prend le 17 janvier, un smack chargé de soufre, le *Premier jugement de Salomon*, avec Jacobsen, vendu pour 32 000 l-t et le 20 janvier, la galiote *Ville de Paris*. Le 21, devant le Vlie, il s'attaque à trois marchands escortés par l'*Espérance*, petite frégate de l'amirauté de Frise, 50 hommes et 8 canons. Bart, refusant le combat d'artillerie, choisit l'abordage. Au terme d'une heure de lutte, la frégate hollandaise est prise après avoir perdu son capitaine, son lieutenant et 18 hommes. Le 3 février, notre corsaire épouse Nicole, la fille de l'aubergiste de l'Étoile d'Or, qui lui apporte une dot respectable de 10 000 l-t, soit une somme équivalente aux gains de Jean Bart. Le jeune couple démarre dans la vie avec une belle aisance. Selon le registre de catholicité, le témoin n'est autre que Willem Dorne, son ancien commandant.

Le 18 avril 1675, Bart, sur la *Royale*, part chasser à l'embouchure de la Meuse où il rançonne quatre dogres pêcheurs pour 8 700 l-t. Il reprend néanmoins la mer avec de Keyser sur le *Grand-Louis* de 120 tx et Jacobsen sur le *Dauphin* de 100 tx pour croiser devant l'Elbe. Le 30, après un bref combat, ils prennent les *Armes de Hambourg*, hollandais de 12 canons, monté par 20 hommes, venant des Antilles avec un chargement de sucre, des dents d'éléphants et de la poudre d'or. La vente de la prise rapporte 112 000 l-t. Fin juillet, Keyser et Bart cherchent à s'emparer des busses harenguières. Le 6 août, ils interceptent un premier escorteur, le *Lévrier*, capitaine Armand de Boer, 12 canons et 48 hommes. Armand de Boer combat vaillamment et se rend avec trois busses, mais 22 autres s'échappent. Le 9 août, Keyser et Bart capturent l'escorteur la *Bergère* (Jean Ghevellof). Ils doivent livrer combat mais prennent douze busses. Surchargés de prisonniers, ils en placent 280 sur quatre busses rançonnées pour 10 700 livres hollandaises. Neuf busses et les deux frégates arrivent à bon port. Cet exploit leur vaut les honneurs de la *Gazette de France*.

Pour cette cinquième campagne, Jean Bart croise avec Alexandre Jacobsen sur le *Dauphin* et Antoine sur le *Saint-Pierre*, senau de 30 tx. Ils amarinent la flûte *Arbre de Jessé* évaluée 185 000 l-t. Une tempête venant de l'ouest oblige Jean Bart à faire route vers l'Elbe où il s'échoue. Ayant réussi à remettre à flot son navire, il se réfugie à Hambourg pour échapper à quatre vaisseaux de guerre et une frégate, malheureusement Louis XIV a déclaré la guerre aux villes hanséatiques. La *Royale* est saisie mais Bart et son équipage sont relâchés. Son armateur Omaer et les autres intéressés lui confèrent, en février 1676, un nouveau corsaire : la *Palme* de 120 tx, 150 hommes, armée de 18 canons. Jean Bart appareille avec des capitaines qu'il connaît bien : Keyser sur le *Grand Louis*, 120 tx, Alexandre Jacobsen sur le *Dauphin*, 100 tx, Pierre Lassy, son ancien lieutenant, sur l'*Ange gardien* de 130 tx et Michel Mesmacker sur le *Saint-Michel* de 40 tx. Avec une telle force, il peut attaquer les convois côtiers hollandais. Le 26 mars, au large d'Ostende, il s'empare d'abord du *Saint-Joseph*, de 10 canons. Le lendemain, il attaque huit bélandres venant de Londres escortées par trois frégates de guerre. La tactique de Bart est simple, les deux corsaires les

plus faibles s'emparent des huit bélandres tandis que Lassy et lui-même s'emparent de la *Tholen*, frégate de Flessingue de 18 canons à l'abordage. Les deux autres escorteurs s'enfuient bien qu'ils soient armés de 24 et 26 canons. Fin août, Bart s'attaque à nouveau à la flotte des busses d'Enkhuisen avec Keyser et Lassy. Le 1er septembre, ils prennent une première busse devant le Vlie et se séparent en poursuivant les autres. Le lendemain, Bart capture la flûte *Espérance* de Brême, devant Ostende. Le 7, encore seul, il se heurte au *Neptune*, escorteur hollandais de 30 canons. Après un combat acharné, 20 Hollandais sont tués et le commandant hollandais Liénart Cuiyper est gravement blessé. En récompense, Louis XIV accorde une *chaîne d'or* que l'intendant Hubert lui remet le 24 septembre 1676, ainsi que la prime promise de 500 l-t par canon pris.

À la fin octobre, probablement à l'instigation d'Hubert, Jean Bart reprend la mer sur la *Palme* avec la *Mignonne* (Antoine Lombart), barque longue de 60 tx, 8 canons et 77 hommes, appartenant au Roi qui l'a prêtée pour l'automne en armement mixte à des intéressés dunkerquois aux conditions du tiers (un tiers pour le Roi, un tiers pour les actionnaires et un tiers pour l'équipage). Le 15 novembre, ils s'emparent de la galiote le *Lion noir*, chargée de vins et autres marchandises, au large de Vlie, et le 21 novembre de la flûte le *Pélican*, venant des Antilles, armée de 8 canons, 120 tx, chargée de bois de Campêche et du Brésil, de 35 tx de sucre et de sacs d'argent. Il semble que les deux équipages aient pillé l'argent du navire. Selon le capitaine hollandais, il y avait 32 sacs d'argent contenant 25 000 écus, ce qui n'est pas compatible avec le montant officiel de la vente : 69 613 l-t. La *Palme* se joint au *Dauphin* de Michel Mesmacker pour chasser le 21 novembre quatre flûtes revenant de Moscovie. Mesmacker prend le *Prophète-Daniel* et la *Demoiselle Christine* au prix de 11 hommes tués. Le 3 décembre, avec Keyser et Lassy, il s'empare d'un navire de Brême à hauteur de Gorcum puis rentre désarmer à Dunkerque. Fin décembre 1676, Jean Bart donne à sa mère les plats d'argent massif pris à bord du *Pélican*. Celle-ci tente de les vendre à un orfèvre nommé Vlittinck. Mais l'amirauté a vent de l'affaire : l'orfèvre est condamné et les Bart doivent rendre les plats d'argent. La *Palme* est réarmée en janvier 1677. Jean Bart continue à naviguer en groupe. Devant la Meuse, il rançonne deux ennemis avec Pierre Lassy pour 2 500 l-t puis en février, il s'empare de deux dogres hollandais, en rançonne deux autres. Le 21 février, il capture le corsaire hollandais la *Bonne Aventure* à la hauteur de Gravelines et le lendemain le dogre l'*Éléphant* avant de désarmer.

Début avril, la *Palme* est réarmée et, au large de Gravelines, Bart s'empare après une heure de canonnade du corsaire espagnol *Sainte-Cornille* ou *Sainte-Patronille*. Le 7 mai, avec Soutenaie sur l'*Espérance*, il prend au large d'Ostende le *Dauphin Doré*, flûte, venant de Barcelone pour Middlebourg avec un chargement de sel, de sucre et de citrons. Ses lettres de noblesse signalent également « qu'il enleva après trois heures de combat très opiniâtre la frégate le *Suanenbourg*, montée de 24 canons, servant de convoi » à huit navires. Jean Bart rentre désarmer le 21 mai car la *Palme* doit passer en radoub. Cette fin de campagne coïncide avec la naissance le 17 juin du premier fils de Bart, François-Cornil qui finira vice-Amiral de France en 1752. Le 22 octobre, Jean Bart reçoit la commission du *Dauphin* de 100 tx. Il s'agit probablement du navire commandé précédemment par Jacobsen. Notre Dunkerquois n'appareille qu'en novembre pour le Texel et le Doggerbank avec Charles Maréchal sur la *Santa-Maria-Stella-Maris* de 60 tx, Michel Mesmacker et Alexandre Jacobsen. Jean Bart fait la première prise de cette croisière, le 12 décembre, avec un dogre anglais le *Court-Nez*, qui bénéficie d'une main levée. En janvier 1678, il rançonne cinq dogres hollandais avant de désarmer au terme de deux mois de croisière avec un total de 10 600 l-t de rançons. Il est peu probable que cette campagne ait été rentable. La *Palme* remise à neuf, Bart appareille fin février 1678 avec Keyser sur l'*Empereur*

(20 canons) et Soutenaie sur la *Notre-Dame de Lombardie* (10 canons). Deux dogres sont capturés, deux autres rançonnés. Le lendemain, la petite escadre prend chasse devant trois vaisseaux de guerre anglais respectivement de 40, 60 et 80 canons qui protègent manifestement des navires hollandais. Le 6 mars, Jean Bart et ses compagnons prennent le dogre hollandais le *Clomp* et le jour suivant, une flûte de Lübeck, le *Saint-Mathieu*. La vente des prises a certainement couvert le coût de la campagne. Jean Bart reprend le commandement du *Dauphin* vers la fin mai 1678 et appareille avec la même compagnie. La petite division est poursuivie par une frégate de guerre de l'amirauté de Rotterdam, le *Schiedam*, de 24 canons et 94 hommes. Son commandant, Willem de Rave, se porte sur le *Notre-Dame-de-Lombardie*. Jean Bart s'interpose et monte à l'abordage tandis que Soutenaie accoste le *Dauphin* et le renforce de son équipage. Simultanément Keyser aborde la poupe du *Schiedam*. Après une heure et demie de combat acharné, les Hollandais se rendent ayant perdu 50 hommes. Les Français ont 6 hommes tués et 30 blessés. Le rapport de bonne prise signale que « ledit capitaine Bart eut le visage et les mains brûlés [par une grenade], le gras des jambes emporté par un boulet ».

Lors de cette ultime campagne de course, Jean Omaer lui confie le *Mars*: avec 250 tx et 26 canons, c'est le plus grand corsaire de Dunkerque. Ayant appareillé fin juin, Jean Bart capture le 7 juillet une grand flûte de Lübeck, le *Saint-Martin*, chargée de vins et de tabac à la hauteur de Dixmude. Et le 31 juillet, il s'empare du dogre le *Saint-Antoine*, entre Nieuport et Ostende, tous deux navires espagnols. Là encore, la campagne est économiquement rentable. Le *Mars* désarme vers le 15 août avec la signature de la paix le 10 août avec la Hollande et le 17 septembre avec l'Espagne, qui met fin temporairement à la course en Manche et mer du Nord. Avec un minimum de onze combats et au moins quatre-vingt-douze prises et rançons, Jean Bart mérite bien son titre de roi des corsaires mais beaucoup de ses captures sont faites en société avec d'autres capres. Il est difficile de calculer avec exactitude les gains de Jean Bart corsaire mais on peut établir une fourchette entre 50 000 et 70 000 l-t, sommes que le corsaire réinvestit judicieusement, notamment dans l'immobilier, car Dunkerque à la suite des travaux d'urbanisme multiplie sa surface par trois. Il prête également à son frère devenu armateur. Comme l'a justement noté Hubert, l'intendant de Dunkerque, Jean Bart apparaît comme une sorte de chef naturel, autour duquel les autres corsaires dunkerquois se regroupent. Son ardeur au combat alors que tant de capitaines corsaires évitent de se battre, des qualités humaines indiscutables et une connaissance extraordinaire de la mer du Nord ne peuvent laisser Colbert indifférent au moment où Louis XIV a choisi de transformer Dunkerque en arsenal et d'y établir un port à écluses.

Chargé de recruter des officiers pour le Roi parmi les corsaires dunkerquois, l'intendant Hubert ne trouve que quatre candidats parmi les 130 capitaines corsaires. C'est pourquoi seulement trois capitaines corsaires sont retenus en 1678 avec Jean Bart pour devenir officiers du Roi (Keyser, Michel Small et Vackernier). Notre Dunkerquois n'aura été corsaire que cinq ans. Désormais, l'essentiel de sa vie de marin va se dérouler sous l'uniforme des officiers de Louis XIV. Avec le retour de la paix, Jean Bart navigue en Atlantique et en Méditerranée, chassant notamment les Barbaresques. Louis XIV, en paix comme en guerre, n'hésite pas à louer ou prêter à des armateurs marchands ses propres vaisseaux de guerre, pour le commerce ou la course. Jean Bart se livre ainsi au commerce avec Cadix. Seignelay le promeut capitaine de frégate en 1686. En 1688, le secrétaire d'État cherche à investir dans un armement mixte à Dunkerque et l'intendant lui indique Forbin et Jean Bart pour commander deux frégates corsaires. On ne sait rien de la rentabilité de cette expédition. Ces mêmes frégates sont ensuite chargées d'escortes de convois entre Dunkerque et Boulogne. C'est en protégeant l'un de ces convois que Bart, sur les *Jeux* de 24 canons, se rend après un

combat inégal contre le *Nonsuch* de 50 canons. Il s'évade avec Forbin, ramant plus de trente-six heures sans interruption. À la suite de cet exploit, Louis XIV, à la demande de Vauban, le nomme capitaine de vaisseau. Jean Bart, veuf depuis 1682, se remarie avec Marie Jacqueline Tugghe, âgée de 26 ans, fille d'un grand échevin de la ville et reçoit le commandement de l'*Alcyon*. En croisière en mer du Nord, il s'empare de deux navires chargés de quatre compagnies de soldats orangistes et rançonne quatre dogres. Au printemps 1690, l'escadre de Dunkerque est affectée à Brest sous les ordres de Tourville. L'*Alcyon* de Jean Bart est rattaché à l'avant-garde avec mission d'éclairer l'armée navale et participe ainsi à la victoire de Béveziers le 10 juillet. Le 1er août, en mission à Hambourg, il rançonne et capture plusieurs navires au profit du Roi. En octobre, il propose d'attaquer la flotte hollandaise venant de Moscovie mais le mauvais temps empêche ce projet.

La mort de Seignelay met Pontchartrain à la tête de la Marine. En mai 1691, ce dernier décide que l'escadre du Nord se divisera en deux groupes chargés d'attaquer le commerce ennemi en mer du Nord. Jean Bart sur l'*Alcyon* avec sous ses ordres le *Comte* commandé par Forbin, l'*Hercule*, *Les Jeux*, le *Tigre* et l'*Aurore* a mission « de détruire la pêcherie des Hollandais, ranger la côte d'Angleterre […], gagner le Jutland et établir sa croisière entre le Jutland et la côte de Norvège pour enlever la flotte de Baltique ». Les Anglo-Hollandais mettent alors dix à vingt vaisseaux pour bloquer Dunkerque. Après une première tentative début juillet, Jean Bart appareille le 25 juillet. Le 18 août, la *Gazette de France* signale que Bart a pris ou détruit quatre-vingt-onze bâtiments de pêche au hareng et deux vaisseaux d'escorte. Pour continuer sa mission, l'escadre mouille à Bergen, port neutre, pour y vendre des prises et ravitailler. Jean Bart repart le 5 novembre et rentre à la fin du mois avec de nouvelles prises au profit du Roi. Louis XIV, en récompense, le reçoit à Versailles et lui accorde une récompense de mille écus mais lui reproche d'avoir laissé ses équipages piller les prises. L'escadre du Nord ne participe pas, en 1692, aux combats de Barfleur et de La Hougue. Pontchartrain lui demande de refaire la même mission que l'année précédente. Après une première sortie en juillet, Jean Bart est bloqué jusqu'au début octobre par trente vaisseaux ennemis. À peine sorti, avec son escadre, il force le convoi, ayant à son bord Guillaume d'Orange, à faire demi-tour et à rentrer au port sous peine d'être capturé puis il s'empare le 13 novembre d'un convoi venant de la Baltique faisant ainsi pour 512 821 l-t de prises, officiers et équipages recevant environ 33 800 l-t et l'État 300 582 l-t, preuve qu'il ne s'agit pas d'un armement mixte. Jean Bart ne reçoit que 4 225 l-t, bien loin des gains des corsaires marchands. Louis XIV encourage cette « stratégie corsaire » en demandant l'année suivante à Tourville d'intercepter le « convoi de Smyrne » composé de navires anglo-hollandais. Jean Bart reçoit le *Glorieux*, gros vaisseau de 62 canons. L'armée navale forte de quarante vaisseaux réussit cette interception, quarante-cinq marchands sont détruits et vingt-cinq pris dont six par Jean Bart. La vente du convoi au profit du Roi se monte à deux fois le budget de la Marine, ce qui permet à Louis XIV de poursuivre la guerre sur mer. Parti en novembre 1693, Jean Bart ramène en février 1694, en dépit du blocus anglais, un convoi de trente navires de blé chargé à Christiansand. En récompense, Louis XIV l'invite à Versailles pour le faire chevalier de Saint-Louis et lui demande de récupérer un convoi de cent vingt navires parti de Norvège.

Jean Bart accomplit alors son plus grand exploit à la bataille du Texel, le 29 juin. Se battant à sept vaisseaux et 312 canons contre huit vaisseaux de guerre hollandais portant 388 canons, il leur reprend le convoi français dont ils s'étaient emparés et le ramène sain et sauf à Dunkerque, sauvant la France de la famine. En récompense, il est anobli par Louis XIV. À peine rentré à Dunkerque, il dirige avec succès, le 22 septembre, la défense du port bombardé par soixante vaisseaux de guerre anglo-hollandais.

Toujours à terre, il repousse une nouvelle flotte ennemie de cent douze vaisseaux, le 11 avril 1695. Bart prend le commandement du fort de l'*Espérance* et coordonne les dix-huit chaloupes canonnières chargées de la défense de la rade. Avec l'escadre du Nord, il repart le 12 mai 1696 intercepter les convois ennemis. Il s'empare le 17 juin d'un convoi protégé par cinq vaisseaux. L'arrivée d'une escadre de douze vaisseaux le contraint à en brûler la majorité ; il incendie au large du Dogger Bank une flotte harenguière hollandaise, les Hollandais le baptisent alors « pirata maxima ». Il écrit au Roi en soulignant que son action a obligé les ennemis à entretenir à la mer pendant cinq mois cinquante-deux vaisseaux de guerre. En 1697, l'escadre du Nord est portée à douze vaisseaux et les Anglo-Hollandais mettent quinze à vingt-deux vaisseaux pour faire le blocus. Jean Bart parvient cependant à emmener le prince de Conti jusqu'à Dantzig. À son retour le Dunkerquois apprend la paix et sa promotion de commandant du port de Dunkerque ce qui correspondrait aujourd'hui à préfet maritime.

En 1702, la guerre menaçant, Jean Bart reçoit le *Fendant*, navire flambant neuf de 58 canons. En dirigeant personnellement la manœuvre, il contracte une pleurésie et meurt quelques jours plus tard. Jean Bart, officier, s'est comporté comme la centaine de capitaines de vaisseau de Louis XIV, escortant les convois français ou livrant les batailles navales. L'attaque des marchands ennemis n'est qu'une mission secondaire. C'est le sauvetage du convoi du Texel qui lui vaut la récompense suprême, l'anoblissement, symbole d'une intégration parfaite dans la société à castes de l'Ancien Régime. Combattant extraordinaire et navigateur hors pair, Jean Bart, du point de vue de l'historien, est surtout un officier fidèle à son Roi et à sa nouvelle patrie.

Patrick Villiers

☛ BARBARESQUES, *BARCELONE*, *BOULOGNE*, *BREST*, *CADIX*, *DUNKERQUE*, FORBIN-GARDANNE, JACOBSEN, JANSSEN, MESMACKER, *OSTENDE*, PONTCHARTRAIN, RUYTER, SEIGNELAY, TOURVILLE, VAUBAN

BART PIERRE DIT *CAPITAINE ABRAHAM* OU *BRÉHA* (1650, Vannes-1685, Veracruz)

Lorsque Bart est capturé le 10 septembre 1685 par l'*Armada de Barlovento* avec sa frégate nommée la *Nuestra Senora de la Regla* de 22 canons et de 120 hommes, il fait aux autorités espagnoles une confession complète. Durant cinq années, il embarque sur *La Corogne* comme matelot afin de pêcher la morue. Venu à bord du vaisseau du Roi le *Bourbon*, il reste à Saint-Domingue après le naufrage de l'escadre du comte d'Estrées aux îles d'Aves (mai 1678). Il participe à la prise de Maracaïbo sous le commandement de Grammont (juin). Au début de l'année 1679, alors qu'il pêche la tortue à Cuba, il tombe dans une embuscade, lors de laquelle les Espagnols lui coupent le nez. Pour se venger, il arme au Petit-Goave une frégate, le *Saint François,* de 4 canons et de 70 hommes, avec laquelle il va piller avec le capitaine Blot l'épave de la *Nuestra Senora de Las Maravillas.* Devenu habitant au Petit-Goave, il se lasse vite de cette vie sédentaire et réarme en course en février 1681 avec une commission de Nepveu de Pouancey, cette dernière lui est confisquée le 12 août par le marquis de Maintenon qu'il rencontre au large du cap Saint-Antoine de Cuba. À la fin de 1682, il croise sur les côtes de Terre-Ferme avec une barque longue et 36 hommes. En mars 1683, il lance une attaque sans succès contre San Augustin de Floride avec les capitaines Thomas Paine, John Markham, Jeremiah Conway et John Cornelisson de New York. Les 170 flibustiers débarqués doivent se replier. Il trouve compensation en pillant à nouveau l'épave de la *Nostra Signora de Las Maravillas* et en y découvrant 28 barres d'argent. À la fin de l'année, monté sur la *Diligente* de 14 canons, il se joint à la flotte de Laurent de Graffe qui croise sur la côte de Carthagène. En juillet 1684, il sort en course avec la flotte de Grammont en compagnie des capitaines Jacques Pedeneaux, Jean Tocard et Dumesnil. Séparé de ses compagnons, il pille des sloops de pêche britanniques pour se ravitailler. À la charnière entre novembre et

décembre, il capture au large de Cuba la *Nostra Signora de la Regla* de 26 canons, qu'il se fait adjuger au Petit-Goave. C'est sur ce galion qu'il participe à la prise de Campêche sous les ordres de Grammont (juillet 1685). En septembre, son navire est capturé par l'*Armada de Barlovento* dirigée par Andrès de Ochoa y Zarate. Sa frégate ne peut rien contre la puissance de feu des deux vaisseaux de 56 et 52 canons. Il est pendu à La Veracruz avec une dizaine de ses hommes, les 130 ou 140 restants étant condamnés aux travaux forcés.

Jacques Gasser

☛ BLOT, *CARTHAGÈNE*, FLIBUSTIERS, GRAFFE, GRAMMONT, MAINTENON, NEPVEU DE POUANCEY, *NEW YORK*, PAINE, *PETIT-GOAVE*, TARIN DE CUSSY, TOCARD

BARTON ANDREW (v. 1466, Leith-1511)

Andrew Barton est l'aîné d'une famille qui marque l'histoire navale de l'Écosse à la fin du Moyen Âge. Son père, John, officier et marchand, perd la *Juliana* en 1476 au large de la Zélande, victime de la piraterie du Portugais Juàn Vasquez. L'équipage est massacré, réduit en esclavage, ou abandonné à la dérive. Il semble que John Barton parvienne à saisir la justice portugaise mais il disparaît à Lisbonne, assassiné et sans avoir obtenu gain de cause. Dès lors, les frères Barton, gagnés par la vindicte, réclament et obtiennent des lettres de marque afin de réparer leur préjudice. Ils mènent une âpre guerre de course contre les navires portugais et leurs marchandises, quand bien même ces dernières soient embarquées sur des navires anglais. Sous le règne de James IV, Andrew Barton bénéficie grandement de la faveur royale. La politique maritime du souverain s'appuie largement sur cette famille de gens de mer comme autant d'occasions de renforcer la police dans les îles rebelles, d'entretenir la diplomatie nordique ou de consolider le lustre de la Cour écossaise désormais alimentée par les produits exotiques issus de la course menée contre les Portugais.

Ainsi, Andrew Barton voit ses lettres de marque reconduites et va se montrer particulièrement féroce lorsqu'en 1506, sur le mandement de son Roi, il venge des navires écossais capturés par des Hollandais qui avaient précipité leurs victimes à la mer. L'amiral Andrew Barton retrouve les malfaiteurs et fait envoyer leurs têtes à la Cour encaquées dans des tonneaux. La course des frères Barton, très réputée, cause de grands dommages sur les liaisons commerciales du Portugal et de l'Angleterre, mais ils s'emparent également de quelques navires neutres. En 1511, excédé, le roi d'Angleterre Henri VIII aurait ordonné aux Lords Thomas et Edward Howard de mettre fin à l'activité des Barton. Armés en guerre mais battant pavillon marchand, les officiers anglais seraient parvenus à intercepter deux navires d'Andrew Barton lequel aurait perdu la vie à l'issue du violent affrontement qui s'ensuit. L'affaire demeure mal documentée.

Andrew Barton, pirate pour l'Angleterre, mais corsaire pour l'Écosse, joue un rôle majeur dans le redressement maritime de sa Couronne. Entré dans la légende grâce à la *Ballade de sir Andrew Barton*, il demeure une icône écossaise, contemporaine des succès et de la défaite de James IV, témoin de la relativité des termes course et piraterie dans un contexte de rivalités internationales.

Pierre Prétou

☛ *LISBONNE*, PAVILLONS CORSAIRES ET PIRATES

BATAVIA : voir ***VOC (VEREENIGDE OOSTINDISCHE COMPAGNIE)***

BAUX BERNARDIN DE (?-1527, Marseille)

Il demeure bien des zones d'ombre dans l'histoire personnelle de Bernardin dont seules se détachent avec clarté les actions en Méditerranée, tant dans la course qu'en escadre, lors des guerres d'Italie menées par les rois de France. Il est sans doute le fils de Charles de

Baux, chevalier de l'Ordre de l'Hôpital Saint-Jean-de-Jérusalem – qui avait alors son siège à Rhodes –, et appartient à la famille des Baux de Marignane, mais on ne connaît ni la date de sa naissance ni celle de son entrée dans l'Ordre. Il est sans doute chevalier depuis longtemps lorsqu'il obtient, en 1495, le commandement d'une fuste – petit navire à propulsion mixte – pour aller ravager la côte génoise avec l'armement marseillais.

Sous la bannière de Louis XII, il participe à toutes les luttes, si confuses en ces temps d'alliances éphémères : celle contre les Turcs à l'appel de Venise en 1499, puis contre la *Sérénissime* où, en 1509, il sème l'effroi dans le commerce vénitien autour de Chypre avec deux galères armées en course, celle contre les Barbaresques, quand il traque les navires d'Alger en 1510 et enfin celle contre Gênes, quand Louis XII le nomme capitaine de ses galères et l'intègre à la flotte du général des galères Prégent de Bidoux.

Sa valeur au combat lui attire la confiance de cet officier qui lui remet, pendant les deux années passées dans l'Atlantique à chasser les Anglais (1512-1514), le commandement d'une flotte de six galères et la sécurité des côtes provençales. Malgré les échecs répétés pour dégager la forteresse de Mauvoisine assiégée (golfe de Gênes), Bernardin reçoit en 1513 du souverain « le château, place, terre et seigneurie des Baux », la dignité de chambellan et de maître d'hôtel du Roi. L'Ordre de Saint-Jean lui rend grâce en lui allouant la commanderie de Saint Vincent d'Olargues (Hérault). François Ier, qui succède à Louis XII en 1515, ne lui tient aucune rigueur de la capitulation de la Mauvoisine et lui offre le magnifique « Jardin du Roi René » à Marseille. Ces dignités ne ralentissent pas ses activités corsaires. Outre quelques navires de bonne prise, celui que d'aucuns en Méditerranée surnomment le « grand Corsaire » participe aux expéditions devant Tunis et Bizerte (1516) ; l'année suivante il ravage les côtes grecques en se rendant à Rhodes avec Prégent de Bidoux. En 1518, quand ce dernier est nommé grand prieur de Saint-Gilles, Bernardin est désigné à la tête de l'escadre jusqu'en 1520.

Les quatre années suivantes, consacrées à la course, sont interrompues par l'invasion de la Provence en 1524 qui le rappelle au service du Roi. Lieutenant d'Antoine de La Fayette, il surprend à l'embouchure du Var l'Amiral Hugues de Moncada (Naples), le met en déroute et revient s'embosser sous le fort Saint-Jean pour défendre Marseille contre les troupes du connétable de Bourbon au service de Charles Quint. Il poursuit l'armada impériale jusque devant Gênes. Lors de la captivité de François Ier (1525), il sert Louise de Savoie et mène à Rome les cardinaux de Bourbon et de Lorraine. Toutefois, un refus d'obéissance lui attire la disgrâce royale en 1526. Malade, il se retire à Marseille, distribue une part de sa fortune à ses compagnons, lègue ses galères armées au Roi et de nombreux biens au couvent des frères prêcheurs. À sa mort en 1527, ces derniers l'ensevelissent dans leur église, tandis que François Ier met arbitrairement la main sur ses biens tout en dénigrant son action.

Marie-Christine Célérier

☛ *Alger*, Barbaresques, *Gênes*, *Marseille*, *Rhodes*, *Tunis*

Bavastro Joseph (1760, Gênes-1833)

Né à Gênes de père espagnol et de mère génoise, c'est sur le port de Nice, dont son père dirige les travaux d'aménagement, qu'il nourrit ses rêves d'enfant et entend l'appel de la mer. Fuyant l'école – il ne saura jamais lire ni écrire – il passe quelques années vagabondes en compagnie d'André Masséna, futur maréchal d'Empire, de deux ans son aîné. Mousse à 11 ans, dragon du roi de Sardaigne, puis contrebandier, Joseph Bavastro s'établit à 25 ans dans le négoce maritime quand son père finance la construction d'une goélette en 1785. Trois ans plus tard, il s'installe en famille à Gênes et, à la barre d'un navire plus important, se forge peu à peu une réputation d'excellent capitaine, fiable

et courageux. Il s'illustre particulièrement dans le transport des réfugiés de la Révolution fuyant en 1793 le comté de Nice lorsqu'il devient le 85e département français (Alpes Maritimes). Ces mouvements ne l'empêchent nullement de se mettre au service de la France quand les conquêtes de Bonaparte annexent une partie de l'Italie. En janvier 1800, Masséna, général en chef de l'armée des Alpes, poussé par les Autrichiens de Von Mélas, se retranche à Gênes aussitôt assiégée tandis que l'escadre anglaise bloque le port. Pour Bavastro les retrouvailles avec son vieil ami sont l'occasion de dévoiler enfin sa valeur et d'accéder à la gloire : Masséna le sollicite pour forcer le blocus afin de ravitailler la ville et maintenir la liaison avec le reste de l'armée des Alpes à Nice. À quatorze reprises Joseph Bavastro, capitaine de frégate de la marine ligurienne (mai 1800), passe au milieu des trente-deux vaisseaux anglais répartis sur une triple ligne d'embossage. Animé par la même intrépidité, il introduit sa galère la nuit dans l'escadre de lord Keith et canonne les navires qui bombardent le port. Il échappe à une capture certaine en nageant jusqu'à la côte. Après la capitulation de Gênes, Bavastro, ruiné par le siège, revient à Nice où son statut de héros lui fait obtenir sans peine un chébec et une lettre de course. À bord du chébec *Intrépide,* de seulement 4 canons, son tableau de chasse ne cesse de s'étoffer. L'action la plus spectaculaire est l'arraisonnement en 1803 près de Gibraltar d'un convoi de cinq navires marchands anglais escortés par deux bricks de guerre : l'*Astrea* de 14 canons (capitaine Guillaume Stevens) et le *Marie Stevens* de 16 canons (Jean Beard). La vente à Cadix s'élève à 175 millions de francs-or. Pour ce fait d'armes, Bonaparte lui décerne une hache d'abordage d'honneur, le grade de capitaine de frégate auxiliaire, et dans la même promotion une seconde hache d'abordage ainsi que la Légion d'honneur en référence au siège de Gênes. Un an plus tard, le chevalier d'Empire reçoit la croix des Braves.

Jusqu'à la chute de l'Empire, Bavastro multiplie les prises : en 1804 le *Pellican* (Broad) est vendu à Sfax en Tunisie. En 1805 avec le chébec *Intrépide II* (14 canons), il s'empare de deux clippers anglais, vendus à Alicante. En Adriatique, avec le chebec *Masséna II* (18 canons) soutenu par deux autres corsaires français (le *Verdier* et le *Pino*), il prend trois brigantins (le *Superbe* 12 canons, le *Léopard* de 8 canons et le *Beneficio de* 8 canons), deux polacres (la *Vigilante*, la *Libérale*) ainsi que sept bâtiments de commerce, tous de nationalité autrichienne. En 1807, avec la corvette le *Prince Eugène* (60 canons), il capture une corvette anglaise trois-mâts de 12 canons ; devant Oran la *Lady Saumarez* de 11 canons, au large de Barcelone, la *Fanny de Jersey* de 18 canons, vendue à Tarragone ainsi qu'un corsaire anglais la *Cigogne,* vendu à Barcelone avec encore huit navires de commerce tant anglais qu'espagnols. L'année suivante, le *Lady Saumarez,* renommé *Joséphine,* capture un marchand anglais l'*Ambrosia* (Mc Allister), vendu à Alger, puis le packet-boat le *Duc de Marlborough* de 14 canons. En 1809, il poursuit ses déprédations avec un trois-mâts anglais de 22 canons, puis s'empare sur la côte de Barbarie de huit navires de commerce : trois bricks anglais *Salerno*, *Sally*, et *Louise-Henriette*, le schooner anglais *Halifax*, quatre bateaux espagnols dont deux polacres *Sacra Amilia* et *Nuestra Senora del Rosario.* Enfin, en 1810, un brick de commerce anglais est pris dans ses filets.

Masséna le réclamera pour diverses missions, à Naples en 1806 pour relever la flotte royale moribonde, en Espagne en 1809 à la défense des côtes catalanes, au Portugal en 1810 à la direction du port de Santarem. Cette même année Joseph Bavastro est félicité par Napoléon à Fontainebleau.

Privé d'armement au retour des Bourbons, dépouillé de sa fortune par négligence ou avidité de son entourage, il erre un temps entre l'Espagne et Alger, puis se met au service de Bolivar, armant le chébec l'*Espérance,* dans la lutte pour l'indépendance de la Colombie et du Venezuela (1818-1819), il s'installe par la suite à la Nouvelle-Orléans, et revient enfin à Nice

en 1826. L'expédition d'Alger en 1830 et ses connaissances précieuses de la place permettent à Joseph Bavastro d'offrir, malgré 70 ans bien sonnés, ses services à la marine française qui l'engage comme « officier pratique » auprès de l'Amiral Duperré, chef d'escadre. Promu officier de la Légion d'honneur, il est nommé, toujours analphabète mais parlant arabe, capitaine du port d'Alger et s'éteint dans cette fonction le 10 mars 1833. À sa demande, la France l'avait naturalisé un an auparavant.

Sa fortune a été, par moments, considérable, mais il avait une nature dispendieuse et très généreuse. Tout en ayant des armateurs privés, il avait financé lui-même ses navires. Bavastro aurait avoué à Masséna avoir retiré de ses prises, entre 1803 et 1809, quelque 7 millions de francs ! Il n'a pourtant plus les moyens de monter un armement en course. Sa seconde femme, d'origine espagnole (1812), s'est emparée de sa fortune dans la péninsule sous forme de rentes et d'immeubles. Il n'a pas vraiment cherché à recouvrer toutes les créances laissées derrière lui. Il a eu plusieurs enfants, dont Michel Bavastro qui a navigué un moment avec son père et une fille qui a veillé sur ses derniers jours à Alger et dont il avait pu assister au mariage.

Marie-Christine Célérier

☛ *Alger*, *Barcelone*, *Cadix*, Duperré, *Gênes*, *Nouvelle-Orléans*

Bayning Paul (v. 1539-30 septembre 1616, Londres)

Paul Bayning est le fils de Richard, un gentleman originaire de Dedham dans l'Essex, et d'Anne, fille de John Baker d'Ipswich. Il n'est connu des archives qu'à partir de 1572, comme agent pour les marchands effectuant des échanges avec le Portugal. Parallèlement engagé dans de la contrebande avec l'Espagne, il est arrêté par deux pinasses de Vigo et quelque peu malmené. Il est enfin impliqué dans le commerce avec Venise en compagnie de son frère Andrew (décédé en 1610) son associé et, au-delà, dans celui de la Compagnie du Levant. Les importations de raisins de Corinthe, de soies, d'étoffes de laine, de coton et d'épices représentent une activité très lucrative mais vulnérable. En 1585, l'embargo et la saisie des navires britanniques dans les ports ibériques lui font perdre, ainsi qu'à son associé Robert Barker, plus de 37 400 £. Logiquement, il se tourne vers la course mais attend 1587 pour armer la *Susan* de 260 tx dans l'expédition de Cadix. Ce navire est commandé par James Lancaster. Il est probablement utilisé sous le nom de *Wildman* en 1589 dans la malheureuse tentative de Chidley, en même temps que la *Susan's Handmail* renommée *Wildman's Club* (25 tx). Bayning investit fortement dans l'entreprise de James Lancaster contre le Pernambuc en 1595, et dans celle de George Clifford contre Puerto Rico en 1598. Parallèlement à la *Great Susan* qui mène des opérations de course en 1592, 1594 et 1598, faisant plusieurs prises, Bayning expédie aux Antilles le *Golden Phoenix*. En 1599, sous le commandement du capitaine John Adey, et de conserve avec le *Flying Hope* (William Cabreth) et le *Handmaid*, une prise est faite près de La Havane en juin. En février 1600 une barque chargée de 120 Noirs est capturée devant la Barbade. Les Anglais, encore sans colonies, n'ont que faire de cette marchandise humaine. Preuve que la contrebande demeure, la cargaison est écoulée à la Margarita contre 60 onces de perles. Ces bonnes dispositions n'empêchent pas une descente au Rio de la Hache en guise de conclusion de cette campagne. En 1602, dans l'expédition de Newport, Anthony Hippon commande le *Phœnix* de Londres : l'un des derniers voyages en course réalisé aux Antilles, apparemment très rentable. Avec Sir John Watts, dont le fils est son filleul, Bayning est l'un des principaux investisseurs corsaires de cette époque. Il place également ses capitaux dans l'*East India Company* dès son origine en 1600, devenant son trésorier et lui cédant son navire la *Great Susan*.

Bayning fait partie de ces nouveaux négociants très agressifs. Ses relations avec les forces

conservatrices de la *City*, à la mode hanséatique, sont très difficiles. Il incarne une façon moderne et sans scrupule de faire du commerce. Il le montre dans son accession aux plus hautes charges municipales de Londres, achetant son statut de citoyen libre alors que l'admission dans le corps des bourgeois obéit à un cursus qui passe par un apprentissage au sein d'une compagnie de commerce. À peine élu *alderman* en 1593, il entre en conflit ouvert avec le *lord mayor* à qui il manque ouvertement de respect alors qu'il n'est guère assidu au conseil municipal et se dévoue très peu au service public. Sa première épouse, née Mowse, meurt à 38 ans en 1579. Il se remarie deux ans plus tard avec Susanna Norden, fille d'un gentleman du Suffolk, qui décédera en 1623. Le fait de baptiser ses navires du prénom de sa femme serait le signe d'un mariage heureux : un fils naît en 1588, Paul. Mais après les beaux jours viennent les années tumultueuses. Bayning se sépare de Susanna pour une liaison adultérine avec, semble-t-il, un capitaine de Drake. La séparation définitive intervient en 1600, alors que des rumeurs circulent sur ses penchants homosexuels et qu'il vise la *mayoralty*. Il perd sa charge d'*alderman* en 1602 et dans les dernières années de sa vie, il se retire des affaires, plus occupé à gérer ses terres, dont celles de ses sept manoirs dans le Suffolk et l'Essex. En 1610, il hérite des biens de son frère Andrew. Décédé en 1616, il est enseveli dans l'église St Olave et laisse à son fils, plus tard vicomte Bayning, une fortune de 153 000 £.

Philippe Hrodej

☛ *CADIX*, CLIFFORD, DRAKE, LANCASTER, *LONDRES*, NEWPORT, WATTS

BAYONNE

Au creux du golfe de Gascogne, à la confluence de la Nive et de l'Adour, Bayonne est une ville de passage et de contact. Elle tiendrait son premier nom « *Castrum de Lapurdum* » de son occupation romaine. Aux XIe et XIIe siècles, le nom de *Baiona* serait apparu en latin, de même que la province du Labourd. Bayonne devient le centre politique de cette dernière pour ensuite en être séparée. À partir de 1154, elle passe sous domination anglaise et connaît alors son âge d'or. Le commerce maritime, déjà actif, prend son essor. La ville bénéficie de nombreux privilèges monétaires et commerciaux et elle participe au transit des vins et autres produits de Guyenne pour les îles Britanniques. Elle profite également de sa position de carrefour entre les royaumes de France, de Navarre et de Castille, dont elle est un débouché commercial par terre comme par mer. De plus, elle obtient une charte de commune en 1215 sur le modèle des établissements de Rouen. Les chantiers navals redoublent d'activité et les navires bayonnais soutiennent la politique navale anglaise par des armements temporaires. Toutefois, la guerre de Cent Ans marque un premier recul des activités de la cité portuaire. Tandis que le comblement et le déplacement vers le nord menacent l'embouchure de l'Adour, les interdits commerciaux jetés par les couronnes en conflit amputent l'arrière-pays de la ville partagé entre les deux souverainetés rivales. Ces difficultés s'aggravant, elles expliquent un ralliement brutal à Charles VII en 1451, à l'occasion du « miracle » de Bayonne : une justification de ce revirement qui devait écarter la fermeté avec laquelle Bordeaux fut reprise en main par les Français. Malgré tout, ce retour inespéré à la couronne de France n'empêche pas la cité d'essuyer d'importants revers. L'entrée du port devient difficilement praticable et cette nouvelle conjoncture oblige les armateurs et les marins à se détourner de la ville au profit de ses proches voisins, Capbreton, au nord, Saint-Jean-de-Luz, voire, Saint-Sébastien, au sud. Il s'ensuit un long dépérissement de la ville qui vit très mal cette situation au point de mobiliser des expéditions armées contre ses voisins, pendant qu'elle tente de faire réparer le chenal. En 1519, la ville est frappée par une épidémie de peste et, en 1523, l'armée espagnole envahit le Labourd.

Cela n'empêche pas Bayonne de devenir un port corsaire, tout comme Saint-Jean-de-Luz.

En 1538, des Bayonnais essaient de s'emparer de deux navires dans le port de Santiago de Cuba. En 1542, ils sont 800, embarqués sur cinq nefs et une patache, qui se saisissent de l'île de Cubagua, Santa Marta et Carthagène. En 1558, deux nefs et deux pataches de Bayonne pillent Puerto de Caballos sur la côte hondurienne. Cependant, le catholicisme est demeuré fortement ancré au Pays basque, aussi le traité de Cateau-Cambrésis, en 1559, sera-t-il respecté. Il scelle la fin des grandes agressions contre les colonies espagnoles. Puis, la situation économique évolue. Alors qu'en 1547 la peste fait son retour dans la ville, la cité tente toujours de retrouver son accès direct à la mer dont elle s'estime spoliée par Capbreton. En 1575, l'affaire Saubat de Gaston réveille les conflits liés à l'embouchure de l'Adour. Les compromissions locales, nombreuses, contraignent Henri III à restreindre les armements en course. Après de nombreuses enquêtes et réclamations, la ville est enfin entendue et Charles IX ordonne des travaux confiés à l'ingénieur Louis de Foix. Le 28 octobre 1578, l'Adour trouve un nouveau débouché.

S'ouvre alors un nouveau chapitre de l'histoire de la ville. Les activités maritimes reprennent sous des hospices plus favorables, sonnant, dans le même temps, le glas pour Capbreton. Sa population augmente avec l'installation des Juifs séfarades espagnols et portugais, chassés de leur pays. Ils s'installeront sur la rive droite de l'Adour, à Saint-Esprit (réuni à Bayonne en 1857) avec, parmi eux, de nombreux négociants et armateurs. Commerce international et pêche apportent de nouveau la prospérité. À peine celle-ci est-elle entravée par les guerres de l'Ancien Régime car les Bayonnais pratiquent également la course. Joannis de Suhigaraychipy, dit « Croisic », en sera d'ailleurs la figure emblématique sous Louis XIV. Une activité pourtant contrariée par le fait que les nombreuses guerres opposant la France à l'Espagne ne permettent pas à Bayonne et aux ports basques de bénéficier de la proximité de l'espace ibérique. Les traités de bonne correspondance sont des conventions de paix maritime pour la navigation basque – gouvernement de Bayonne, Guipúzcoa et Biscaye – établies sous l'impulsion de négociants qui ne veulent pas perdre leurs profits. Par ces accords, les navires basques sont protégés des prises et les eaux du golfe sont une zone neutre entre les navires français et espagnols. Ces conventions sont approuvées et ratifiées par les rois de France et d'Espagne à titre de privilèges. Si elles protègent la pêche et le commerce, elles enlèvent aux corsaires, non seulement basques, mais français et espagnols, des possibilités de prises car les traités sont affichés dans toutes les amirautés des deux pays. On trouve de telles conventions en 1536-1537 puis en 1653, 1668, 1675, 1694 – après l'échec de celle de 1690. De quoi expliquer que la course soit souvent à long rayon d'action. Bayonne se libère de cette contrainte durant le dernier conflit louis-quatorzien : un Bourbon règne à Madrid. Des deux côtés des Pyrénées règne la paix. S'il n'est donc pas loisible aux corsaires de prendre sur les Espagnols, 96 prises sont néanmoins liquidées à Bayonne pour une valeur approchant les 40 000 l-t. C'est peu de choses face aux 5 349 prises menées dans des ports français de la façade atlantique et la valeur moyenne reste très faible.

L'avenir encore prometteur de la ville à la fin du XVIIe siècle, cesse d'avoir une réalité au siècle suivant. L'écart, qui n'était pas très important alors avec Bordeaux, se creuse. Le port girondin prend son essor avec le trafic colonial et atlantique mais Bayonne ne suit pas, ou si peu et reste dans l'ombre. À cela, s'ajoutent d'autres facteurs : sa dépendance commerciale à l'égard de l'Espagne – rendue de plus en plus difficile en raison de sa politique protectionniste grandissante –, la perte des zones de pêches, les réquisitions de marins, le peu d'intérêt du pouvoir royal pour les difficultés rencontrées, les problèmes de navigation en raison de la barre nécessitant des travaux d'envergure et un arrière-pays peu productif. La progression de la

ville, encore sensible au début du XVIIIe siècle, stagne à partir de 1730 pour entrer dans une phase de dépression profonde à partir de 1770. Cependant, à l'inverse de ses voisins basques, la course continue à l'intéresser durant le règne de Louis XV avec les capitaines Larue, Duler, Tournier ou Minbielle, les armateurs Forestier, Dominger, Bacqueville, Labarthe ou Barrère l'aîné. Les corsaires bayonnais, souvent des frégates, appartiennent plutôt à un type II supérieur, entre 50 et 200 tx: la moyenne est de 125 tx entre 1744 et 1748 et de 150 tx entre 1756 et 1763. Un chiffre significatif, 31 navires sont armés en 1747 avec près de 5000 marins et la moyenne des armements corsaires durant la guerre de Succession d'Autriche s'établit à 22 ou 23 par an. Ce sont 182 prises qui sont vendues à Bayonne et Saint-Jean-de-Luz. Durant le conflit suivant, la moyenne des armements annuels monte même à 31, soit 220 pour la guerre de Sept Ans. Entre 1756 et 1760, les 79 corsaires bayonnais réalisent 305 prises et 70 rançons, soit une moyenne de presque 5 prises ou rançons par corsaire. Une activité qui reste rentable et place Bayonne en tête des ports corsaires avec 16 millions de l-t. en recette, devant Dunkerque (13,8) et Saint-Malo (4,3). Le même engouement ne se retrouvera pas pour la guerre d'Indépendance américaine avec un maximum de huit navires armés en course en 1778. Les 16 prises et l'unique rançon ne rapportent que 327222 l-t.: c'est dix fois moins qu'à Granville. Avec son port franc en 1774, la ville privilégie le commerce colonial qui prend le pas sur la course ainsi que le cabotage avec la péninsule Ibérique. L'essoufflement est aussi un facteur. Malgré un sursaut à la fin de l'Ancien Régime, Bayonne ne se relève pas durant la Révolution et l'Empire. Sous la Restauration, le port n'est tourné que sur le cabotage et ne détient plus qu'une fonction régionale, nonobstant le souvenir d'une glorieuse époque où les marins bayonnais étaient aussi de grands corsaires.

Caroline Darricau-Lugat,
Pierre Prétou et Philippe Hrodej

☛ *Bordeaux*, *Carthagène*, *Dunkerque*, Gaston, *Granville*, *Saint-Jean-de-Luz*, *Saint-Malo*, *Saint-Sébastien*, Suhigaraychipy

Bazán Álvaro (père), seigneur de Santa Cruz de Mudela (1506-1558)

Bazán est issu d'une branche cadette des seigneurs de la vallée du Baztan, en Navarre, vicomtes de Palacios de la Valduerna. Adolescent, il participe à la guerre des Comunidades (1519-1521), du côté royal, et se fait apprécier de l'Empereur. En 1525, il épouse Ana de Guzmán, fille du comte de Teba et maréchal de Castille et petite-fille du duc de l'Infantado, un des principaux lignages d'Espagne. En 1526, Bazán remplace Juan de Velasco en tant que capitaine des galères d'Espagne et, l'année suivante, il réclame à l'Empereur sa part des fustes qu'il avait prises aux Maures. En 1528, 1530, 1532 et 1535, il signe plusieurs *asientos* successifs de construction de bateaux. Dans celui de 1530, sur dix navires que comporte l'armada, huit appartiennent au Roi et Bazán est propriétaire des deux derniers. En 1533, il capture un corsaire turc et, quelques années plus tard, en 1536, il s'empare de la galère capitane d'une flotte algéroise, laquelle, avec des navires français, comptait attaquer les côtes espagnoles. Au début des années 1530, Alger regorge de captifs chrétiens capturés lors des razzias aux dépens des Espagnols et des Italiens en particulier. À cette époque, Álvaro de Bazán, qui remplace Portuondo à la tête des galères espagnoles méditerranéennes, et le Génois Andrea Doria, allié de Charles Quint depuis 1528, ont fort à faire avec les Barbaresques et les Turcs, d'autant qu'ils affrontent des corsaires de grande réputation liés à Barberousse, comme Sinan de Smyrne, surnommé le Juif, ou celui que les Espagnols nomment Jeredín Cachidiablo, lesquels n'hésitent pas à attaquer ensemble les côtes levantines d'Espagne ainsi que les îles, pièces essentielles du contrôle de la Méditerranée, Majorque et la Sardaigne en particulier. Dans l'entre-temps, en 1535, Bazán participe à la campagne de Tunis.

Authentique marin, sa carrière l'amène du grade d'officier aux plus hautes responsabilités maritimes, en Méditerranée comme dans l'Atlantique. Il est ainsi capitaine général de l'armada royale de galères entre 1527 et 1537 et de nouveau de 1543 à 1545. Dans l'intervalle, l'Empereur le fait capitaine général de l'armada garde-côtes d'Andalousie en 1540, 1541 et 1543. Cette fonction rassemble les activités d'armateur, de banquier et de commandant militaire, à l'image de celle qu'occupaient les Doria à Gênes. C'est une puissante combinaison, potentiellement dangereuse, car elle permet un enrichissement rapide, un pouvoir illimité en mer et la création d'une vaste clientèle. Dans le contrat de 1535, Charles Quint donne 500 d. par mois pour chacune des quinze galères que Bazán commande, à charge pour lui de nourrir et de payer l'équipage et les réparations des navires avec cet argent. Il n'y a pas de fonctionnaire pour superviser les comptes, ce qui laisse toute liberté au capitaine général. De plus, ce dernier nomme les capitaines des navires royaux, au même titre que les armateurs particuliers désignent ceux de leurs bateaux. Il perçoit un salaire et une part sur les prises. Un cinquième lui revient à ce titre tandis qu'un autre cinquième est destiné à la Couronne, un autre pour l'équipage, un pour le propriétaire du navire, le dernier allant à l'entretien de l'équipage. Bazán cumule donc trois cinquièmes des prises pour les bateaux qui lui appartiennent, c'est dire l'intérêt tout particulier qu'il a dans la course. Il reçoit en outre de l'argent pour les bateaux qu'il apporte et que la Couronne lui loue, ainsi que pour l'entretien de l'armada. Bazán est également un expert technique et il s'attache à perfectionner les navires de guerre. En 1540, il conçoit et s'engage à construire plusieurs galéasses (*galeazas*). Dotées d'une coque plus robuste, elles sont tout à la fois mieux armées et mieux adaptées à la défense côtière que les vaisseaux marchands. Dans les années qui suivent, il présente à Charles Quint plusieurs projets concernant la navigation aux Indes. Il promet de construire vingt galéasses et demande, entre autres avantages, le tiers du montant des prises faites durant les va-et-vient aux Indes. L'Empereur accepte la partie du projet qui vise à chasser les pirates infestant les eaux de la *Carrera de Indias*, avec six galions puissamment armés. Mais les officiers de la *Casa de Contratación* et du conseil des Indes y voient une entrave à leur monopole et redoutent que Bazán ne fasse du commerce avec le Nouveau Monde. Ils font avorter cette entreprise en raison du caractère semi-privé qui créerait de fait une concurrence au système de l'exclusif sévillan.

Cela ne l'empêche pas de persévérer. Un *asiento* du 14 février 1550 – dont on ne sait s'il a été mis en œuvre – montre les privilèges exorbitants que l'armateur compte retirer de ses services. En échange de la fabrication de six galéasses – d'un genre nouveau et particulièrement bien adaptées au combat contre les corsaires – qui doivent servir au transport de l'or et de l'argent des Indes, et de la mise à disposition de trois navires supplémentaires plus anciens, le Roi s'engage à payer 3 200 ducats à l'occasion de chaque voyage en Amérique des trois armées constituées à cette occasion. En ce qui concerne les prises de bateaux corsaires réalisées au cours de ces allers et retours, Bazán est obligé de les conduire à Séville où le Roi pourra en disposer à sa guise. Ce dernier prélèvera le cinquième pour lui, les quatre cinquièmes restants revenant à Bazán et « à ses gens », sans plus de spécification quant à la répartition. Toutefois, la tâche de ces bateaux de guerre ne concerne pas exclusivement le transport et la prise de corsaires sur le trajet des Indes puisque, à la demande, le Roi peut les envoyer « nettoyer les mers » en Galice, en Andalousie, aux Açores et/ou leur faire accompagner les flottes jusqu'aux Canaries. En contrepartie de cet élargissement de la fonction des galéasses, l'invention de ce nouveau type de navires de guerre est protégée par le Roi, car, pour une durée de quinze ans, gens du pays comme étrangers ne peuvent construire des galions du même type. En outre, Bazán doit recevoir le titre de capitaine général de la navigation des Indes pour quinze ans et, s'il venait à décéder, la charge devrait revenir à l'un de ses fils.

Même si tous ses essais n'aboutissent pas, Bazán a su s'attirer les prodigalités du monarque. En 1539, Charles Quint lui vend les villes de Viso del Marqués et de Santa Cruz de Mudela, à proximité de Ciudad Real. Dans la première son successeur, du même nom, fera construire un magnifique palais Renaissance. Par ailleurs, outre ses charges maritimes, Bazán est fait chevalier de l'ordre de Saint-Jacques et commandeur de Castroverde. Son activité d'armateur et ses charges mises à part, Bazán se fait remarquer dans de nombreux faits de guerre. En juillet 1543 par exemple, Álvaro de Bazán reçoit l'ordre de préparer une armada – d'une quinzaine de navires – en Biscaye, Guipúzcoa et Cuatro Villas avec laquelle il réussit l'année suivante vingt-trois prises à l'encontre de corsaires français venus du port de Bayonne pour marauder sur les côtes de Galice. Son fils fait partie de l'expédition et contribue activement à ce que la flotte française soit anéantie, ce qui porte un coup d'arrêt au pillage entamé par les Français dans les villes de Lage, Corcubion et Finisterre. De 1554 à sa mort, Bazán surveille les côtes espagnoles et américaines faisant de nombreuses prises aux dépens de corsaires ennemis. En 1556, en tant que capitaine général de l'armada luttant « contra los Franceses », il fait deux prises qu'il est obligé de relâcher en raison de la trêve de cinq ans signée avec la France. Mais Charles Quint ne baisse pas la garde pour autant car il demande quelques mois plus tard à Bazán de sortir « con la armada de guardia en busca de corsarios franceses » ; c'est-à-dire : avec la flotte de surveillance à la recherche des corsaires français.

Jean-Philippe Priotti

☛ *Alger*, Barbaresques, *Bayonne*, Bazán Alvaro (fils), Doria, *Gênes*, Khaïr-Eddhin, *Séville*, *Tunis*

Bazán Álvaro (fils), marquis de Santa Cruz de (1526-1588)

Fils du seigneur de Santa Cruz, il navigue avec son père, Álvaro, pendant sa jeunesse. En 1554, tandis que plusieurs flottilles corsaires guettent les navires de retour des Indes, la Couronne établit un système de collaboration entre les armadas. On ordonne à Álvaro de Bazán, en tant que capitaine de la flotte de Biscaye – chargée de protéger les ports du nord contre les corsaires français et de leur couper le chemin vers l'Andalousie –, de se rendre aux Açores à la tête de six bâtiments pour porter secours à la flotte des Indes dans l'éventualité d'attaques corsaires. Une fois sur place, il suit les ordres du capitaine général de l'armada garde-côtes d'Andalousie pour escorter la flotte jusqu'à Sanlúcar. Cette mission accomplie, Bazán reste autour du cap Saint-Vincent avec le capitaine pour donner la chasse aux corsaires. En 1557, Álvaro de Bazán réalise une mission similaire avec dix navires de l'armada de Biscaye. Et en 1563, il obtient de Philippe II le titre de capitaine général de l'armada garde-côtes d'Andalousie. Cette flotte, créée pour trois ans en 1562, a pour mission la défense du littoral s'étendant de Malaga au cap Saint-Vincent. Mais les décisions d'Álvaro de Bazán et les missions extraordinaires qui lui sont confiées coûtent fort cher. Compte tenu des maigres résultats obtenus, les officiers du consulat des marchands de Séville s'en plaignent. Les marchands réussissent à bloquer le renouvellement de l'*asiento* malgré l'insistance de la Couronne. Pour cela, ils doivent payer au Roi un service gratuit de plus de 100 000 d. Les années suivantes, à l'image de ce qu'avait fait son père, Álvaro enchaîne les nominations et les commandements maritimes et guerriers aussi bien méditerranéens qu'atlantiques : il est capitaine général de la flotte royale de galères à deux reprises entre 1565 et 1568, et entre 1576 et 1582 ; dans l'intervalle, il obtient le poste de capitaine général de l'armada de Naples entre 1568 et 1576, et de nouveau en 1578. Lors de la bataille de Lépante, il fait, à l'instar d'Andrea Doria, plusieurs prises aux dépens des Turcs et des Barbaresques.

Grâce à son expérience, le premier marquis de Santa Cruz contribue de façon significative, aux côtés de Juan d'Autriche, à la victoire de Lépante. Des années plus tard, en 1580, il commande la

flotte, forte de quatre-vingt-sept galères et trente vaisseaux, qui appuie l'invasion de l'Algarve par le duc de Medina Sidonia. Le marquis opère la jonction avec l'armée d'invasion principale de Philippe II qui a traversé le cœur du Portugal pour venir à sa rencontre. Cette opération combinant de grandes flottes de galères et des forces terrestres bien entraînées permet de faire tomber Lisbonne en août 1580. Le marquis de Santa Cruz est l'instigateur de cette stratégie qui autorise la capture de douze galions, appartenant à la couronne portugaise, dont un seul coule, mais nous ignorons s'ils sont considérés comme d'authentiques prises. Ces bateaux sont différents des galères et des navires de guerre à voiles très légers et peu armés qu'utilisent les Espagnols dans l'Atlantique, plus solidement construits et puissamment armés.

Il n'y a pas de guerre contre la France, mais Normands, Rochelais et Anglais se munissent de commissions de Dom Antonio qui incarne la résistance portugaise face aux Espagnols. À la fin du mois de juillet, la flotte de Santa Cruz (60 navires et 8 000 hommes) rencontre celle de Strozzi au large de l'île de Sao Miguel, aux Açores. Les deux belligérants s'engagent dans une stratégie d'usure. La tactique de Bazán vise à isoler les navires ennemis et à les aborder. Il arrose de boulets le navire Amiral adverse. Finalement, une dizaine de bateaux sont coulés et Strozzi est tué. Le triomphe du marquis retentit dans toute l'Espagne. L'ambassadeur de France à Madrid relate en octobre 1582 que les Espagnols ont pris l'habitude de cracher au visage de tout Français qu'ils avaient la chance de croiser dans les rues. Pourtant, Santa Cruz n'a nullement gagné la guerre. Terceira reste aux mains de Dom Antonio et au printemps 1583, près de 500 Français renforcent les défenses de l'île. Santa Cruz prépare alors une invasion amphibie avec des forces considérables : plus de 15 000 hommes et près de 100 navires. Une grande partie du succès de l'opération de débarquement repose sur l'effet de surprise. Les Portugais s'attendent à voir les Espagnols débarquer aux ports d'Angra et de Peggia, mais grâce à des reconnaissances et des informations locales, Santa Cruz lance l'offensive sur Mole dont la défense est mal assurée. La victoire montre à quel point la machine de guerre espagnole dans l'Atlantique peut être efficace.

Dès août 1583, le marquis de Santa Cruz essaie de convaincre Philippe II de l'intérêt d'une expédition maritime vers les Pays-Bas et l'Angleterre. En 1584, il devient capitaine général de la Mer océane et est chargé de construire une marine capable de défendre les côtes de la péninsule Ibérique pour parer à toute attaque. Ces talents d'armateur, d'expert technique (comme l'avait été son père), de commandant de marine et de stratège de guerre se combinent toujours avec des activités corsaires. En 1587, au moment où les différentes flottes et troupes se réunissent à Lisbonne, le marquis se lance à la poursuite de Drake qui attendait les flottes d'Amérique et des Indes portugaises aux Açores. Bazán meurt en 1588 pendant la préparation de l'*Invincible armada*. D'après un chroniqueur, le marquis était un homme orgueilleux, avare et cruel, si bien que malgré un héritage de 500 000 d., son cercueil n'est accompagné au cimetière que par quatre personnes, et « sa mort ne fut regrettée par aucune ». Néanmoins, les Bazán tissent des liens au sein du milieu corsaire et de l'administration navale. Deux filles du premier marquis de Santa Cruz se marient au sein de la famille des Benavides, nobles avec des états de service à Lépante et dans les galères d'Espagne. Ils se lient également par le sang avec les Doria, ducs de Tursi, corsaires et commandants des galères de Gênes. Ainsi, le troisième marquis de Santa Cruz est beau-frère du duc de Tursi.

Jean-Philippe Priotti

☛ BARBARESQUES, BAZÁN ALVARO (PÈRE), DORIA, DRAKE, *GÊNES*, *LISBONNE*, *SÉVILLE*

BEARE JOHN (v. 1659-mai 1697, Carthagène des Indes)

D'origine irlandaise, cet écumeur des mers sert successivement les couronnes d'Angleterre et

d'Espagne avant d'entrer finalement au service de la France. Il obtient sa première commission du gouverneur général des Leewards Islands, Sir William Stapleton, le 5 octobre 1684, pour donner la chasse aux forbans et aux Indiens. Revenu d'Angleterre sur la frégate *James*, cette commission est reconduite par le gouverneur de Nevis, James Russell (juillet 1686). Il capture la *Nuestra Señora de la Soledad*, marchand espagnol qui avait chargé du cacao près de Puerto Cavallo au Venezuela. La prise est menée à Nevis et jugée bonne au mois d'octobre. Cependant, en janvier 1687, il doit se résoudre à rendre sa commission au capitaine Saint-Loe, commandant le *HMS Dartmouth,* à l'île de Saint-Thomas. En guise de vengeance, il prend une commission chez les Espagnols en août, cachant son intention jusqu'au bout à son équipage qui, découvrant la vérité, se mutine devant Cuba. Les prises sont, cette fois, menées à La Havane. Il y fait une déclaration selon laquelle il aurait 28 ans, serait protestant et natif de Londres. Il prétend, lors d'un séjour en Angleterre, avoir été présenté au roi Charles II par le gouverneur Stapleton. Le gouverneur de la Jamaïque, Molesworth, assure qu'il transporte à son bord sa maîtresse déguisée en homme à l'insu de son équipage. Il l'épouse en grande pompe à La Havane, la faisant passer pour la fille d'un noble, au vrai une catin ramenée de Port Royal. Lui-même se fait appeler Juan de la Vera. Cela ne l'empêche pas de déserter en pleine guerre. Le 2 mars 1695, il se rend à l'île de Sainte-Croix avec un vaisseau de guerre espagnol de 40 canons chargé de bois de campêche. Du Casse le fait venir à Saint-Domingue, le garde trois mois à ses côtés pour se renseigner sur les fortifications de l'île avant de l'envoyer en France sur le vaisseau du chevalier Des Augiers. Présenté à la Cour de Versailles, il fournit de précieux renseignements. Les Français enregistrent leurs premiers succès dans la chasse aux galions. Des Augiers s'empare le 28 octobre 1696 de la patache de *La Marguerite* dans le port de La Guaira puis du vice-Amiral de l'*Armada de Barlovento,* le *Christ*, le 6 janvier 1697, au large de la ville de Santo Domingo. John Beare participe à la prise de Carthagène des Indes, les plans qu'il a fournis de mémoire obligeant le baron de Pointis à revoir sa stratégie d'attaque. Il meurt de maladie, en mai 1697, durant le siège, « aussitôt que je n'eus plus aucune lumière à tirer de lui », écrira cyniquement le baron.

Jacques Gasser et Philippe Hrodej

☛ DES AUGIERS, DU CASSE, FLIBUSTIERS, MOLESWORTH, POINTIS, *PORT ROYAL*

BEAUBRIAND JEAN-BAPTISTE LÉVESQUE DE, ALIAS *BEAUBRIAND-L'ÉVÊQUE*, (6 janvier 1666, Granville-1706, Gorée)

Jean-Baptiste Beaubriand, fils de Jean-François, capitaine de navire et armateur, commence très jeune à naviguer sur les terre-neuviers de son père. Dès le début de la guerre de la Ligue d'Augsbourg, celui-ci lui offre le commandement de l'un de ses navires muni d'une commission en guerre, le *Jean de Grâce* (200 tx). Au cours de deux très belles croisières, de septembre 1690 à mars 1691, puis d'octobre 1691 à février 1692, effectuées le long des côtes françaises, espagnoles ou portugaises, il réalise au total quinze prises, au prix, parfois, de très difficiles et périlleux combats. Certaines d'entre elles doivent rentabiliser l'opération ainsi l'*Elizabeth* de Boston de 180 tx et 14 canons venant de la Jamaïque, le *John* de Bristol de 100 tx et 14 canons arrivant de la Barbade ou la *Licorne* de Liverpool de 300 tx et 10 canons se rendant en Virginie. Alors que, depuis la mort de Seignelay, aucun vaisseau du Roi n'a été prêté, à la fin de l'été 1692, six bâtiments sont offerts au prêt à Brest : Beaubriand se voit attribuer le *Dangereux,* brûlot dont il se déclare enchanté. Très probablement pendant ces trois années, le capitaine granvillais, déjà doté d'une réputation des plus flatteuses, acquiert une grande notoriété qui décide le Roi à lui prêter l'un de ses vaisseaux de troisième rang. En 1694, le *Fortuné* est armé à Brest par Loquet de Granville qui le

confie à Beaubriand ; Sir James Geraldine de Dunkerque et Nicholas Géraldin de Saint-Malo y prennent intérêt l'année suivante. Cet armement est indissociable de celui du *François*, financé à Rochefort par La Barbinais Trouin pour son frère : les Trouin y contribuent pour 6/16, somme partiellement replacée auprès de croupiers. Baudran, banquier et principal agent des Trouin à Paris, participe pour 1/64 dans le premier prêt, pour 1/16 dans le second ; Levasseur, conseiller à la Cour des comptes, secrétaire du secrétaire d'État de la Marine, correspondant des Trouin depuis 1690 et beau-frère de Beaubriand, tient également une place importante dans ces tractations. Les prêts ont été accordés aux termes de l'ordonnance du 5 décembre 1691. Tout le produit de la vente étant abandonné aux armateurs, le Roi accepte leur prolongation aux conditions de la nouvelle ordonnance (6 octobre 1694) qui instaure le prélèvement du cinquième en sa faveur et, dans la mesure où ils exécutent la mission qu'il leur impose, la destruction des baleiniers hollandais opérant au large du Spitzberg. En février 1695, Beaubriand sort de Dunkerque à la barre de son bâtiment équipé de 52 canons et de 350 hommes. Il croise tout d'abord le long de la côte sud de l'Angleterre, de l'île de Wight aux Sorlingues, faisant preuve de beaucoup de hardiesse en n'hésitant pas à faire face plusieurs fois à des vaisseaux de guerre anglais fortement équipés. Après un combat des plus violents et meurtriers, l'un d'entre eux, l'*England Frigate,* portant 54 canons mais avec seulement 167 hommes, est obligé de se rendre après que plus de la moitié de son équipage ait été mis hors de combat. Le vaisseau ennemi sombre peu après, entraînant tout son équipage mais aussi une vingtaine de marins du *Fortuné* montés à l'abordage. Pour les quelques semaines de cette belle croisière, achevée le 7 mars et au cours de laquelle le *Fortuné* a réalisé trois autres prises – dont un américain, le *Marchand* de 14 canons venant de la Barbade – de vives félicitations sont adressées à Beaubriand-Levesque par Pontchartrain qui lui promet de proposer au Roi de lui accorder « quelque marque de distinction » et de « lui faire plaisir par la suite ».

La première mission qu'on lui confie alors est de rejoindre au plus vite avec le *Fortuné* l'escadre du marquis de Nesmond, envoyée faire la course dans la Manche et qui compte trois autres vaisseaux parmi lesquels le *François*, commandé par René Duguay-Trouin. Le 26 avril, lors d'un violent combat face à trois « men-of-war » anglais, les Français réussissent à capturer le plus fort de 70 canons. On lui demande ensuite de se préparer à faire la course contre les baleiniers hollandais dans les environs du Spitzberg (Norvège), toujours en compagnie du capitaine Duguay-Trouin à la barre du *François* et escorté de plusieurs frégates. En raison d'une forte tempête et de vents contraires ainsi que de l'attaque de Saint-Malo le 14 juillet par les Anglais, l'expédition ne peut atteindre son but avant le départ des baleiniers ennemis. Beaubriand-Lévesque et Duguay-Trouin décident alors d'aller croiser vers les îles Orcades, où ils réussissent la magnifique capture de trois gros vaisseaux de la compagnie anglaise des Indes revenant d'Asie très richement chargés : la *Défense*, le *Succès* et la *Résolution* sont conduits au Port-Louis où ils désarment en octobre. Deux ans plus tard, les trois *East Indiamen* sont vendus en un seul lot pour 2,5 millions de l-t., une moitié allant aux Malouins, l'autre à la Compagnie des Indes, à Samuel Bernard et à ses associés ; le bénéfice de la revente est estimé à 800 000 l-t. Le bénéfice est considérable et le retentissement de l'expédition énorme. Beaubriand est invité à la Cour, où le Roi le tient en haute estime et où son renom est aussi considérable que celui de Duguay-Trouin et des grands corsaires de son temps. En janvier 1697, il est chargé du ravitaillement de Terre-Neuve, du règlement des soldes et appointements de tous les membres de la garnison de Plaisance et du transport des armes et munitions pour la défense du fort. On lui confie aussi l'armement en course de la flûte l'*Européen* (28 canons) et du *François* (48 canons), ainsi que l'ancien corsaire de Duguay-Trouin dont il prend le commande-

ment. Étant donné l'objet de la mission, le Roi lui abandonne son cinquième laissant au corsaire le loisir de pratiquer sur place la pêche et le troc (échanges commerciaux). Pour renforcer sa petite flotte, il obtient des commissions en guerre pour des navires marchands parmi lesquels son navire le *Jean de Grâce.* Cette nouvelle tâche est d'autant plus difficile que l'escadre anglaise de l'Amiral Norris s'apprête au même moment à se rendre à Terre-Neuve secourir les colons anglais attaqués par Le Moyne d'Iberville. On ne sait pas grand-chose de cette expédition sinon que le 11 mai 1697, au cours d'une rencontre avec cinq navires marchands anglais venant de Cadix chargés d'eaux-de-vie, de vin et de sel, il capture les trois plus gros et en coule un quatrième.

Pendant les années de paix qui suivent le traité de Ryswick, Beaubriand reprend des commandements à la pêche à Terre-Neuve mais s'engage de nouveau dans la course dès 1702, au début de la guerre de Succession d'Espagne. Le Roi lui offre en effet pour la troisième fois d'armer en course deux de ses vaisseaux de troisième rang, *l'Alcyon* et *le Juste*, dont il prend aussi le commandement avec le grade de capitaine de frégate, et avec lesquels il réussit encore une prise près des Sorlingues. Ayant reçu l'ordre de prolonger la croisière, il décide d'aller plus au sud, le long des côtes espagnoles. Le 9 décembre, un combat très violent s'engage contre un imposant navire anglais, la *Bonne Aventure* de Londres (300 tx, 24 canons) qui ne se rend qu'après la mort de son capitaine. Ce bâtiment transportait à la Jamaïque 80 soldats et des victuailles. Le 15 du même mois, Beaubriand reprend aux ennemis un morutier de Fécamp. En 1703, il garde l'armement et le commandement du *Juste* lors d'une nouvelle campagne de course durant laquelle il réussit trois nouvelles prises. En juin 1706, à La Rochelle, il monte le *Philippe V*, gros vaisseau de 650 tx, portant 50 canons et équipé de 255 hommes, pour une expédition commerciale et une commission en guerre et marchandises vers les mers du Sud. Le 6 août, arrivé le long des côtes sénégalaises, le navire se met à dériver à la suite d'une erreur de pilotage. Il s'échoue et fait naufrage au nord du cap Vert. Le *Philippe V* est entièrement pillé par les indigènes qui emmènent dans leur village Beaubriand et ses officiers. Pendant dix-huit jours, les Français sont roués de coups. Ils peuvent toutefois se rendre à Gorée où Beaubriand-Lévesque meurt quelques jours plus tard.

Anne Cahierre

☛ BEAUBRIAND, *BREST*, *CADIX*, DUGUAY-TROUIN, *DUNKERQUE*, *GRANVILLE*, IBERVILLE, *LA ROCHELLE*, NESMOND, PONTCHARTRAIN, *SAINT-MALO*, SEIGNELAY, TROUIN, *WIGHT*

BEAULIEU, FAMILLE (XIVe-XVIe siècles)

La famille Beaulieu du Vernay, originaire du Valenciennois, s'est installée en Normandie, à Rouen, autour de 1565.

Beaulieu, Henri (1554, Valenciennes-?)

En effet, lorsque Beaulieu obtient ses lettres de naturalisation, en juin 1571, ces dernières mentionnent que le grand-père Henri est le « fils de Jean natif de Valenciennes ». Henri, alors marchand drapier, épouse en 1580 Marthe Le Seigneur, fille d'un riche drapier local. Il est fort possible que cette famille soit cousine de la branche d'où sont issus Jean et Charles Beaulieu, lesquels constituent des agents des Gueux de la mer et de Guillaume d'Orange qui se chargent de percevoir les droits sur les prises ramenées en France, à Calais, mais aussi de procéder à la vente des marchandises en Angleterre, à Southampton. Cette hypothèse reste à confirmer par l'examen des pièces diverses dans les archives normandes, d'Hozier doutant fortement des pièces apportées par la famille lors de son anoblissement.

Henri Beaulieu se lance dans le commerce maritime et renforce ainsi sa position sociale et économique. Ses cinq fils occupent diverses fonctions : Pierre est soldat ; Jérôme armateur et capitaine de navire marchand ; Jacques est consul de Rouen tandis que David et Augustin obtiennent, après avoir navigué au commerce,

un brevet de capitaine de vaisseau dans la marine du Roi. Augustin (1589-1637) est connu pour les récits de ses voyages vers les Indes orientales. Dans l'une de ces expéditions, il embarque les fils de son partenaire, Abraham Duquesne, avec lequel la famille Beaulieu entretient des relations d'affaires.

Beaulieu Jérôme (?-?)
Jérôme, le fils cadet, qui fait fructifier et enrichit la famille, part s'installer en Espagne à San Lucar de Barramède. C'est là qu'il épouse Isabelle Suarez qui donne naissance, entre 1627 et 1632, à six enfants dont François (1631-1670, Indes orientales) qui sera capitaine de vaisseau en 1669. Présent aux Antilles en 1664, François y commande un bâtiment armé en course l'année suivante. En 1668, il est muni d'une commission du duc de Beaufort pour courir sur les Espagnols et mène une nouvelle croisière durant les six premiers mois de 1669 avant de rentrer au Petit-Goave où le trouve l'escadre de d'Estrées. En 1676, il est capitaine de frégate sur le *Sultan*.

Beaulieu Jérôme Augustin (1632 ou 1633, San Lucar de Barramède-28 mai 1703, Toulon)
Son frère, Jérôme Augustin Beaulieu du Vernay mène plusieurs campagnes de course. On ne sait ni comment, ni quand il arrive en Amérique, mais son voyage a dû être facilité par l'installation de son père en Espagne. Une de ses deux sœurs épouse le marquis Ponce de Léon, officier général de l'*Armada real*. Les archives espagnoles et françaises signalent un capitaine Beaulieu en 1652 mais on ne peut être certain que ce soit Jérôme Augustin. Ce Beaulieu-là reprend à des Français de la Grenade une prise anglaise sous prétexte qu'ils n'avaient pas de commission. Entre 1657 et 1659, Jérôme Augustin Beaulieu exerce des activités liées à la flibuste dans ces eaux américaines comme l'attestent plusieurs documents français, anglais et hollandais. Ainsi, le 4 avril 1658, le duc de Vendôme, alors Grand Maître de la Navigation, l'autorise à armer en Nouvelle-Hollande – la région de New York – la frégate le *Saint-Pierre* de 20 canons. Beaulieu était déjà venu y vendre ses prises l'année précédente. En 1659, le gouverneur hollandais de Curaçao écrit à Peter Stuyvesant pour lui signaler la présence d'un pirate dénommé Peeckelharinck qui avait navigué auparavant avec Beaulieu. Baulieu s'y trouverait encore dans les années 1663 et 1664 si l'on se réfère à un témoignage indirect et il est avéré qu'il croise dans ces eaux en 1668 et au début de 1669, sans que l'on sache le nom de la frégate et sa force. Il connaît ces eaux comme l'attestent deux mémoires et courriers : « Vous avez assez de relations des costes de ces pays-là. J'ai eu l'honneur de vous en envoyer des mémoires, il y a plus de quatre ans qui m'avaient été dictés par un navigateur qui y avait fait un grand séjour. M. Forant & M. de Beaulieu capitaines des vaisseaux du Roi ont bien navigué dans ces mers-là & je crois que M. Gabaret le père y a esté aussy ». Une lettre de de La Barre, de la Martinique le 20 novembre 1670, rapporte également dans la marge le fait que : « M. de Beaulieu connaît mieux la mer du Mexique qu'aucun capitaine de la Marine ». Capitaine de vaisseau en 1665, il devient capitaine de port à Rochefort en 1666 puis à Toulon en 1681. Anobli, il reçoit la croix de Saint-Louis.

Roberto Barazzutti

☛ *CALAIS*, DUQUESNE, FLIBUSTIERS, FORANT, GABARET, *NEW YORK*, *PETIT-GOAVE*, *TOULON*

BEAULIEU LELOUP : voir **LELOUP DE BEAULIEU**

BEDOUT JACQUES (1751, Québec-1818)

Cet Amiral de la Révolution fut capitaine corsaire dans sa jeunesse, pendant la guerre d'Indépendance américaine. Originaire de Québec, il suit en exil son père qui refuse la conquête britannique ; il s'embarque en 1763 comme mousse à Boston et effectue dix-huit campagnes au commerce (vers l'Europe et les côtes d'Afrique). Capitaine au long cours en 1772,

il sert brièvement dans la marine française au début 1777 comme lieutenant de frégate. Fin juillet de la même année, il reçoit le commandement d'un corsaire sous pavillon américain armé à Boston, le *Defense*, sur lequel il combat un corsaire anglais (10 août 1777). En décembre 1777, il commande le corsaire *Congrès*, armé à Bordeaux, mais, dès février 1778, doit déposer les armes après trois heures de combat avec deux Anglais. Il s'évade de New York et revient en France où il s'enrôle comme officier auxiliaire sur les vaisseaux *Diadème*, puis *Neptune*. Il participe à la prise de Tabago (Tobago) sur la frégate la *Railleuse*. Après un passage au commerce, il devient sous-lieutenant de vaisseau à l'occasion de la création de ce grade en 1786: cette innovation du ministre Castries vise à intégrer de façon permanente dans la Royale les anciens officiers auxiliaires de la guerre d'Amérique, les marins du commerce et les corsaires.

Capitaine de vaisseau en 1793 à l'occasion des promotions accélérées rendues nécessaires par l'émigration massive des officiers aristocrates, il commande les vaisseaux le *Terrible* de 110 canons puis le *Tigre* de 74 canons dans l'escadre Villaret-Joyeuse. Il est l'un des rares à combattre près de Belle-Isle lors de la désastreuse opération de Groix en 1795 et reçoit trois blessures avant de devoir se rendre. Il monte *l'Indomptable* dans l'expédition d'Irlande manquée de Morard de Galle et Hoche en janvier 1796. Contre-Amiral, il commande une escadre de Gênes à Saint-Domingue mais doit renoncer à son commandement lors du retour pour des raisons de santé (1803). Dès lors, il ne navigue plus mais Decrès fait appel à lui pour présider le conseil de guerre jugeant quatre capitaines à la suite du désastre des brûlots de l'île d'Aix en 1809. Il y montre une soumission totale aux ordres dans ce procès truqué, arrachant par la menace une des deux condamnations à mort exigées par le Ministre sans mettre en cause le seul vrai responsable, l'Amiral Zacharie Allemand considéré (à tort) comme un protégé de l'Empereur. Ceci lui permet de ne pas être mis en retraite avant 1816 bien que sa santé le rende inemployable depuis 1803.

André Di Ré

☛ *Bordeaux*, *Boston*, *Gênes*, Pavillons corsaires et pirates, *New York*

Beeston William (19 novembre 1636-23 novembre 1702)

Originaire de Posbrook, dans le Hampshire, William Beeston est le fils cadet de William et d'Elizabeth Bromfield, dont l'aîné est maître à la Westminster School puis directeur du New College à Oxford. William s'installe comme marchand au Port Royal de la Jamaïque en mai 1660 étant alors associé à la famille Pinhorne, de Southampton. Edward Pinhorne exporte vers l'Angleterre du tabac et du sucre. Ces denrées proviennent en partie de cargaisons flibustières. Deux ans plus tard, Beeston devient aussi planteur, ayant reçu d'importantes terres à Liguanea : en 1670, il aura suffisamment de ressources pour faire rouler une première sucrerie. Il occupe ensuite dans la colonie diverses fonctions civiles et militaires. Il est engagé très tôt dans la politique, étant élu, dès 1664, par ses pairs de la paroisse de Port Royal pour les représenter au sein de la première assemblée convoquée à la Jamaïque. Il entretient à cette époque des relations avec les flibustiers comme tout bon marchand jamaïcain. S'il n'apparaît pas comme armateur, sa qualité de commissaire-priseur de l'amirauté lui facilite les choses. Ainsi, à la fin 1665, il est l'un des envoyés du gouverneur Modyford auprès de Mansfield et de ses capitaines pour tenter de les persuader d'entreprendre un raid contre les Néerlandais. Six ans plus tard, la situation s'est inversée, et lorsque le nouveau gouverneur Lynch lui confie le commandement de la frégate royale *Assistance*, dont il vient de démettre le capitaine pour inconduite, il a pour instruction de donner la chasse aux flibustiers, ce qu'il réussit en capturant les deux navires des capitaines Desmangles de Saint-Domingue et Francis Weatherbourne

qui sont confisqués par le gouvernement. En tant que capitaine de l'*Assistance*, il exécute aussi quelques missions diplomatiques à Cuba, profitant de ces occasions pour se livrer à la contrebande avec les Espagnols, et ce avec l'aval de Lynch. En juillet 1672, il ramène l'*Assistance* en Angleterre et revient à la Jamaïque l'année suivante. Sous l'administration Vaughan (1675-1678), il est lieutenant-colonel du régiment de milice de Port Royal et l'un des juges de l'amirauté. Il est coopté président des deux assemblées convoquées par le Gouverneur (avril et septembre 1677) et s'oppose à celui-ci, notamment en faisant droit à une pétition d'un flibustier qui demandait la suspension de la sentence de mort qui pesait sur lui. Son opposition au représentant royal se poursuit sous le gouverneur Carlisle (1678-1680) alors qu'il est encore choisi président de l'assemblée pour la troisième et quatrième fois (septembre 1678 et août 1679). Allié à Samuel Long qui dirige l'opposition, il conteste les ordres du Roi qui veut imposer à la Jamaïque le même système de gouvernement que l'Irlande, c'est-à-dire enlever aux élus coloniaux le pouvoir de rédiger leurs propres lois qui seraient préparées par Londres. Invité fermement par Carlisle à le suivre en Angleterre pour débattre de toute l'affaire devant le Roi et ses ministres, il quitte la Jamaïque en juillet 1680. Il obtient gain de cause mais demeure à Londres où il sera, pendant plus de dix ans, le principal agent de la colonie. Il appartient aux soixante éminents négociants et est intéressé dans des voyages circuiteux de négriers interlopes tel celui de *Hawk*, dénoncé par Henry Morgan. Cela ne l'empêche pas d'être fait chevalier par le roi Guillaume III et nommé, en septembre 1692, lieutenant-gouverneur de la Jamaïque. Il prend possession de son poste en mars suivant : le séisme qui vient de détruire l'île l'a réduite à l'impuissance. Fin 1693, il a maille à partir avec l'Assemblée coloniale à propos de ses appointements et de la levée d'un nouvel impôt pour la défense de l'île contre les Français de Saint-Domingue. Celle-ci entend avant tout reconstruire escomptant que la Couronne s'occupera des fortifications. Les flibustiers et habitants menés par Jean Du Casse ravagent les plantations côtières de l'île l'année suivante. Beeston sera très critiqué pour son inertie, mais bénéficie de l'appui de l'agent de l'île auprès du Conseil du commerce et des colonies, son associé en affaires, qui intervient efficacement pour le défendre. Compte tenu de la guerre, il encourage la flibuste anglaise, délivre des commissions à des capitaines comme Jacob Everson. Il est cependant plus circonspect que son voisin et ennemi : du fait de la presse et de la tentation de la mer du Sud ou de Madagascar, les flibustiers sont bien moins nombreux à la Jamaïque. En juillet 1696, il suggère à l'Amiral William Benbow, commandant l'escadre royale dans la mer des Antilles, la destruction du Petit-Goave, base flibustière, entreprise qui échoue parce que les Français évacuent la place. En 1700, il est promu gouverneur général de la Jamaïque avec 2 000 £ d'appointements mais il demande et obtient d'être relevé de ses fonctions, qu'il résigne en février 1702 à l'arrivée de son successeur. Il meurt peu de temps après son retour à Londres. Il avait épousé Anne Hopegood, fille de marchand, en décembre 1672. De ses trois enfants, seule Jane survit. Elle épouse, apparemment sans le consentement de ses parents, Thomas Modyford, petit-fils de l'ancien gouverneur puis, en 1703, Charles, fils de Samuel Long. La veuve de William Beeston hérite de ses biens en Angleterre et à la Jamaïque estimés à 30 000 £. Sa fille n'a que 3 000 £ qui s'ajoutent à sa première dot de 10 000 £. Bien que sa mère, remariée à Sir Charles Orby en 1707, obtienne gain de cause, Jane s'empare, « à la flibustière », des biens paternels à la Jamaïque.

Raynald Laprise

☛ DU CASSE, EVERSON, FLIBUSTIERS, *LONDRES*, LYNCH, MANSFIELD, MODYFORD, MORGAN, *MADAGASCAR*, *PETIT-GOAVE*, *PORT ROYAL*

BELLAMY SAMUEL DIT *BLACK SAM* OU *LE PRINCE DES PIRATES* (1689, Hittisleigh [Devonshire]-1717)

Samuel Bellamy serait le dernier des six enfants de Stephen Bellamy et d'Elizabeth, qui est morte en couche. Marin, il aurait fondé une famille qu'il aurait laissée à Canterbury avant de se rendre en Nouvelle-Angleterre. À Eastham, près de cap Cod, il rencontre Marie Hallett. La très jeune fille étant tombée enceinte, il lui promet de revenir riche et décide d'aller pêcher des trésors sur des galions ayant sombré à la hauteur de la Floride. Dans cette entreprise, il trouve un secours matériel en la personne de Paulsgrave Williams ou Paul Williams de Nantucket. Mais l'entreprise est décevante. Bellamy se fait pirate rejoignant Benjamin Hornigold (la *Marie-Anne*) et Olivier La Buse (le *Postillon*). Lorsque leur général, soutenu par certains Anglais de l'équipage, refuse d'attaquer leurs compatriotes, Bellamy est élu capitaine et garde le sloop la *Marie-Anne* avec 90 hommes. Balck Sam, le nom de pirate qu'arbore Bellamy, et La Buse font plusieurs petites prises devant les îles Vierge puis capturent devant Saba deux navires dont la *Sultane* (capitaine Richards) est donnée à Paul Williams qui était devenu son quartier-maître. Le 19 décembre 1716, c'est au tour du *Saint-Michel* de Bristol d'être arraisonné. Les vivres sont saisis ainsi que quatre hommes embarqués de force dont Thomas Davis, charpentier gallois. Il témoignera plus tard que les trois équipages comprennent 80 hommes de l'ancienne compagnie et 130 marins contraints sans qu'il soit possible de mesurer exactement le niveau de cette coercition. En janvier 1717, La Buse est séparé de l'escadre à la suite d'une tempête. Le mois suivant, Bellamy réalise une belle prise après trois jours de poursuite. Le *Ouidah Galley*, qui revient de la Jamaïque après avoir vendu sa cargaison d'esclaves, fait voile vers Londres lorsqu'il est capturé au débouquement. Ce navire de 300 tx et 18 canons est chargé d'ivoire, de poudre d'or, de sucre et d'indigo. Lauwrence Prince, capitaine négrier, reçoit la *Sultane* et 20 £ pour ses besoins, tandis que Bellamy ajoute 10 canons au *Ouidah*. Le butin s'élève à 20 000 £, chacun des 180 hommes reçoit 50 £. Sur le chemin de la Virginie, cinq navires sont saisis dont trois écossais, un de Bristol et un snow sur lequel sont déposés les équipages des navires pillés. En avril, Bellamy poursuit sa route en direction du Rhode Island. Ses bâtiments affrontent une terrible tempête quatre jours durant. Le 26, un sloop de Boston est capturé puis la *Marie-Anne* de Dublin, une pinque chargée de vin de Madère et enfin un sloop virginien. C'est au capitaine de la première prise, relâché par la suite à Newport, que Bellamy aurait tenu ces propos justifiant le surnom concédé par le mythe de Robin des bois des Antilles : « Les riches nous vilipendent comme étant des crapules alors que la seule différence est qu'ils volent les pauvres sous couvert de la loi et que nous pillons les riches armés de notre seul courage ». Le *Ouidah*, drossé à la côte, au large du cap Cod, s'échoue sur un banc de sable. Lorsqu'une semaine plus tard, les premiers secours sont en mesure d'intervenir, c'est pour constater que l'épave du négrier a disparu, engloutie par les flots, et qu'il n'y a aucun survivant hors deux hommes qui ont pu atteindre le rivage à la nage, dont Thomas Davis. Bellamy et 144 hommes d'équipage ont péri dans ce naufrage, 62 corps sont repêchés. Apparemment, Paul Williams atteint les lieux trois jours après l'échouage, éloignant les pêcheurs de la zone. La *Sultane* continue ses prédations, un navire et un schooner sont capturés puis la trace se perd. Reste le témoignage de Daniel Collins, maître d'un sloop de pêche du cap Ann, affirmant avoir été pris par un petit bateau pirate le 10 mai. À bord, 19 forbans qui se font passer pour des survivants ayant réussi à fuir et qui se seraient déjà emparés de trois chaloupes et autant de schooners. Enfin, les pirates embarqués sur la *Marie-Anne* de Dublin sont dénoncés une fois descendus à terre. Six sur sept sont pendus le 15 novembre : deux Britanniques, deux Hollandais, un Français et un Suédois. En 1984, l'équipe de Barry Clifford retrouve les

débris du *Ouidah* sous quatre mètres de vase d'où il a été possible d'extraire à ce jour quelque 200 000 objets divers dont 10 000 pièces de monnaie.

Philippe Hrodej

☛ *Boston*, Hornigold, La Buse

Belleville Jeanne de, ou Jeanne de Clisson (v. 1300-v. 1359)

Fille du seigneur de Belleville, née vers 1300 en Poitou, Jeanne a été mariée aux marches de Bretagne avec Geoffroy de Châteaubriand mais son mari décède en 1326. Elle épouse Olivier de Clisson, veuf également, en secondes noces. Jeanne rejoint ainsi un lignage influent de Bretagne mais qui se révèle particulièrement tiraillé par les divergences de fidélités consécutives à la guerre de succession de Bretagne. Olivier de Clisson, un temps partisan des lys de France aux côtés de Charles de Blois, est convaincu de trahison à Paris en 1343. Décapité, sa tête est exposée à Nantes. Ce spectacle infamant convainc Jeanne de se ranger aux côtés des Anglais, sans aucune réserve. Après la vente de quelques-uns de ses domaines, elle devient armatrice et se constitue une courte flotte qu'elle engage dans la course aux navires français. Jeanne de Belleville, veuve de Clisson, endosse donc le devoir de vengeance que lui inspire la mort de son second époux.

Surnommée « Lioness of Brittany » par les Anglais, Jeanne livre une guerre de course acharnée à Charles de Blois et Philippe VI. Selon la tradition, elle aurait fait peindre ses navires de noir et de rouge et ordonné le massacre des équipages pris, à l'exception de quelques survivants maintenus en vie pour rapporter les faits à terre. Elle participe au ravitaillement des contingents anglais, en particulier lors de la bataille de Crécy.

Figure de la guerre de succession de Bretagne, « veuve tragique », son statut pousse Jeanne de Belleville à devenir un emblème partisan de la vindicte et de l'ardeur guerrière bretonnes. Le fruit de la vente de ses biens, particulièrement exposés à la confiscation royale, trouve dans l'armement en course un débouché salutaire. Après plusieurs péripéties et un naufrage tragique, elle parvient à contracter un nouveau mariage auprès de Sir William Bentley, lieutenant du roi d'Angleterre. Toutefois, le destin de son fils, devenu connétable de France, prouve que les intérêts de sa famille n'étaient pas aussi tranchés que sa vie de corsaire ne le laissait supposer.

Pierre Prétou

☛ *Nantes*

Ben 'Aïcha Abdallâh (1646-1713)

Sîdî Abdallâh ben' Aïcha, est plus connu sous le nom de Ben' Aïcha que les sources appellent aussi Benache, ou Ben' Aïssa. On le rencontre dans les archives hollandaises sous le vocable d'Ibn Ayish. Il fut un des plus célèbres corsaires salétins du XVIIe siècle. Son audace, le succès de ses campagnes ainsi que la longueur de sa carrière, soit plus de quarante années de navigation, lui valurent une renommée que le temps ne fait que consacrer. Il apparaît pour la première fois en 1671, comme capitaine d'une « frégate neuve de 100 tx, 2 ponts, 14 pièces de canons, 150 hommes ramassés ». Âgé alors de 24 ans, il est décrit comme un homme de « grande taille et mulâtre ». Dès l'année 1682, il porte le titre d'Amiral de Salé. En 1684 il est capturé par les Anglais mais réussit à être libéré au bout de quelques mois.

En novembre 1686, il reprend la mer et pendant une douzaine d'années, jusqu'en 1698, il écume les mers du cap Saint-Vincent aux îles Canaries, Madère et au large des Açores. Les campagnes de 1686-1687 sont fastes pour Ben' Aïcha. Parmi ses prises, on peut signaler un navire honfleurais dont l'équipage est réduit en esclavage et amené à Salé. En 1687, Ben Aïcha prend le commandement d'un navire de

22 canons et, le 12 mars de la même année, il saisit le *Mercier*, un navire havrais de six canons chargé de blé pour Marseille qu'il ramène à Alger. Le 20 mars, il rentre à Salé avec une riche prise française, le *Saint-Esprit* et la *Sainte-Marie*, deux tartanes chargées d'alun, de riz, de vin et de noisettes. Le 25 du même mois, les Anglais laissent entre ses mains une cargaison de vin et d'eau-de-vie. Au cours du mois de mai de la même année, Ben Aïcha capture successivement trois navires de Saint-Valéry-en-Caux, chargés de blé: la *Sans Pareille*, la *Françoise* et la *Notre-Dame de Bonport*. L'un est conduit à Tétouan, les deux autres à Alger. Jusqu'en 1691, la multiplication des prises font du capitaine Ben Aïcha, l'idole de Salé. L'intervention de Mortemart, le chef de l'escadre qui vient montrer le pavillon français dans les eaux marocaines, n'arrête pas le cours de ses exploits. Avec la capture de six navires entre mars et avril 1691, le corsaire réalise l'exploit de sa vie, celui qui lui vaut sa renommée. Prolongeant ses entreprises sur les côtes portugaises, il s'empare, au mois de juillet, d'une caravelle lusitanienne chargée de blé qu'il s'empresse de remettre au sultan. Le 24 juillet, le consul français fait part à Louis de Pontchartrain de la capture de ce bâtiment: « Le général des vaisseaux de cette ville, nommé Audalla ben Ach, a rencontré, tout près de Lisbonne, une caravelle portugaise chargée de bled et quelques toilles, qui venoit des Isles de la Tercere, avec 23 hommes d'équipage ». Au mois de septembre, non loin des Canaries, l'Amiral de la flotte corsaire, avec le concours du raïs Fennîch, met la main sur quatre vaisseaux, un français, un génois et deux anglais. Vers la fin du mois, deux navires français, naviguant vers l'Amérique, tombent entre ses mains: le *Modéré*, commandé par le capitaine La Roche et un autre navire bordelais sous le commandement du capitaine Le Sage.

Plus énergique que jamais, Ben' Aïcha n'hésite plus à s'engager dans l'océan pendant la mauvaise saison, comme c'est le cas en janvier 1692 lorsqu'il s'empare d'une nouvelle prise, qu'il doit abandonner dès qu'il est pris en chasse par des corsaires français. En 1693, un navire de 24 canons monté par 180 hommes lui est confié. Il prend possession d'un navire portugais de 20 canons de 8 livres de balles, qui prenait le chemin de Lisbonne en provenance du Brésil. L'ensemble de la cargaison, composée de cacao, cannelle, girofle et sucre, rapporte 50 000 l-t à Salé.

En 1694, Abd er-Rahmân, son frère, vient prêter main forte à l'Amiral de Salé et le résultat ne se fait pas longtemps attendre. Les frères Ben Aïcha capturent, au mois de décembre, au large de Madère, un navire anglais « chargé de moulue (morue) et arens (hareng) ; il venoit d'Angleterre pour Cadix; c'estoit un petit vaisseau du port de 100 tx, avec neuf hommes d'équipage ». Ils saisissent aussi un navire français du capitaine Mathieu Croix, entre Madère et les Açores, d'une cargaison estimée à 80 000 l-t. La prise française est aussitôt armée en course et commandée par le fils de Ben Aïcha, Mohammed er-Raïs. L'année suivante est tout aussi fructueuse, car les frères Ben Aïcha mettent la main sur une prise hollandaise, à 7 ou 8 milles des Açores. Au cours de la campagne d'automne, ils s'emparent, à hauteur des Canaries, d'une flûte hollandaise, le *Zonnebloen* d'une valeur de 40 000 piastres avec 10 membres d'équipage et 7 passagers, qui seront d'abord conduits à Meknès puis à Tétouan. Les corsaires réussissent à entrer au port de La Mamora en capturant deux autres barques de pêche. En 1697, à la hauteur du cap Saint-Vincent, Ben Aïcha prend une balancelle espagnole qu'il laisse échapper à cause du mauvais temps.

En 1698, le Sultan Mûlây Ismâ'îl choisit le corsaire pour conduire une ambassade à la Cour de Versailles. Cette mission a suscité un grand nombre de projets de traités, de contre-projets, de notes et de réponses pour arriver à un état de paix durable mais n'a cependant pas eu de résultat immédiat.

Ben Aïcha joue par la suite un rôle important dans les négociations franco-marocaines et, dès 1705, il sert de médiateur auprès des missions

de rédemption de captifs chrétiens, pour la mise en libération des captifs hollandais puis, en 1707, pour le rachat de captifs français. Au cours de l'été 1711, lors d'une campagne au large des eaux portugaises, Ben Aïcha, en compagnie de son fils et de quatre autres officiers, à bord du *Witte Paard* ou *Cheval blanc*, navire de 36 canons et 240 hommes d'équipage, est capturé par des corsaires de Flessingue. Pour libérer son Amiral et les autres Maures emprisonnés à Lisbonne, le sultan marocain va même jusqu'à la remise de tous les sujets hollandais en captivité au Maroc. Sa libération se produit le 4 juin 1712 et Ben Aïcha meurt un an plus tard, le 23 juin 1713, sans avoir pu obtenir la restitution de son navire pris en juillet 1711.

Léïla Maziane

☛ *ALGER*, *CADIX*, *FLESSINGUE*, *LA MAMORA*, LE SAGE, *LISBONNE*, *MARSEILLE*, PAVILLONS CORSAIRES ET PIRATES, PONTCHARTRAIN, *SALÉ*

BENOIST JEAN-BAPTISTE (?-1719) et **BENOIST FRANÇOIS DIT *DE LA BOURGAILLE*** (? -?)

Jean-Baptiste Benoist ou de Benoist, capitaine de brûlot, entre dans la course en 1704, commandant le vaisseau du Roi l'*Espion* en armement mixte. Il croise de conserve avec le comte de Ligondès qui commande le *Rosendael*. Le 14 janvier, devant Minorque, il s'empare du *Saint-Antoine de Padoue* de Hambourg après combat. La prise, menée à Toulon, est jugée bonne. Le mois suivant, à la hauteur de l'île de Taulare, l'*Abel et Isaac* de Londres est capturé portant une commission en guerre et en marchandises. Étrangement, les deux vaisseaux semblent repasser au service du Roi, rejoints par l'*Entreprenant* (Châteaurenault) et la *Marie* (François Sicard) : le 28 février, le *Hoursel* de Londres est pris et adjugé au roi Louis tout comme l'*Hermand Galley* de Bristol le lendemain. Ces navires transportent du poisson et du plomb. C'est un armement mixte cette fois, regroupant le *Rosendael*, l'*Espion* et la *Marie* qui prend le 1er mai, à la hauteur de la Gourgonne, la *Tiger Galley* de Londres chargée de vin, de soufre et de câpres. Le principe du financement doit donner satisfaction aux parties. Dès le mois de décembre, une nouvelle escadre se constitue composée des frégates la *Méduse* (Benoist), la *Princesse* (Giraldin) et la *Parfaite* (Ligondès). Devant Minorque, l'*Ypton Galley* de Londres est capturé, porteur d'une commission en guerre et marchandises et d'un chargement de poivre, de draperie et de plomb. En janvier, c'est au tour de la *Gantière Galley* de Londres, entre le cap de Mele et le cap Corse. Les bâtiments se séparent pour se retrouver, début février, devant le cap de Pale, s'emparant du *Postillon volant* d'Amsterdam avec sa cargaison de poivre puis, devant Alicante, de la *Vierge-de-Grâce*. Ce navire, pour être vénitien, a embarqué des marchandises à destination de négociants lisboètes, avec des Hollandais à bord. Le *Général Cohoornon* de Middlebourg est également mené à Alicante, le billet de rançon de la *Sainte-Anne* de La Rochelle de 7 300 l-t, trouvé à bord, passe au profit de l'armement. Cette campagne rapporte en tout neuf prises dont cinq hollandaises. Le 25 octobre, Jean-Baptiste reçoit une nouvelle commission pour commander la frégate la *Perle* (900 tx, 50 canons et 300 hommes). Il effectue, seul semble-t-il, une croisière entre les Baléares et la Sardaigne, prenant en décembre le *Postillon de Lisbonne*, navire hollandais chargé de sucre puis en janvier, l'*Eleonore Galley* de Londres avec son poisson, son plomb et des marchandises hollandaises.

Durant trois années, Benoist ne paraît pas commander à la mer, intégré sans doute à l'état-major d'un vaisseau du Roi. Il réapparaît en avril 1708 sur la barque *Sainte-Anne* en compagnie de Gineste de La Loubière, sous-lieutenant d'artillerie, qui monte la barque la *Marie*. Deux pinques baléares sont menées à Toulon, suivies en mai d'une barque napolitaine pleine de blé. En juillet, un ragusain est mené à Messine, avec 150 sequins vénitiens et des armes. Autre interruption de deux ans aux termes desquels Benoist commande la frégate le *Cheval marin*, armé à Toulon. Il cumule les

bons et les mauvais coups. Il s'empare ainsi de la *Hardie Galley* de Yarmouth en février 1711 sur la côte d'Agay, entre Cannes et Fréjus, qui fait naufrage avant d'arriver à Carthagène. En mai, il se saisit d'un navire maltais, le *Sauveur du Monde*. Le Grand Maître y avait fait embarquer un équipage anglais laissé par un corsaire français et le navire le menait à Napoli de Romagne. La main levée s'accompagne de dommages et intérêts pour 10000 l-t, non compris le pillage portant sur les boutons, les anneaux, les boucles et autres bijoux. Benoist prend deux jours plus tard un vénitien avec du tabac et de la cire, porteur d'un passeport suranné. La chose passe, mais pas pour la prise suivante, un génois qu'il faut restituer, heureusement sans dommages et intérêts. Enfin, un vénitien de fabrique anglaise et sa charge de blé embarquée à Smyrne viennent redonner de l'allant à cette croisière: le patron Dominique Paléologue dénonce cependant le pillage fait à son bord. En juin, un autre vénitien tombe pour n'avoir pas son contrat d'achat de blé, puis un ancien navire français, le *Saint-Georges*, allant de Zante à Venise et dont l'équipage s'est mutiné avant la capture. Mais ces deux prises jugées bonnes, la *Très Sainte-Annonciation* de Trepano et la *Sainte-Anne* de Venise, saisies de conserve avec le vaisseau *Saint-Louis* (Marion), en route pour Gênes avec du blé calabrais, aboutissent non seulement à une main levée, mais Rinaldo Lionelli, son patron et propriétaire, réclame 68500 l-t pour les pertes humaines, les marchandises, le fret, les appointements et nourriture, loyers, dommages et intérêts ainsi que les frais de voyage: les deux corsaires ne sont condamnés qu'à verser 10000 l-t. L'*Almenar Galley* de Londres, menée à Malte vient peut-être compenser cette perte mais la *Notre-Dame des Carmes* de Venise doit être relâchée avec 2000 l-t de dommages et intérêts. Au final, il reste très difficile de dresser un bilan entre les opérations, excédentaires et déficitaires, et le produit de pillages à répétition. Jean-Baptiste est un corsaire comme tant d'autres qui préfère s'en prendre aux neutres ou aux navires inoffensifs.

Quant à son fils, François Benoist dit de La Bourgaille, il est certainement, depuis plusieurs années, le second de Guillaume Laigle. À la mort de son maître, le 4 juillet 1711, il prend le commandement qui lui sera confirmé par ses armateurs comme par le Roi. Il se révèle aussi talentueux que son père. Le *Phénix* doit être réparé et rentrer à Toulon. Sur le retour, la *Perle* de Bristol et la *Galère de Barcelone*, navire hollandais chargé d'épiceries, de tabac et de poivre, sont amarinés. Le père et le fils s'associent alors incluant Jean-Baptiste Raphaël qui commande le vaisseau l'*Hirondelle* de Marseille. Ce dernier est un armement marseillais dont le directeur est Antoine Aubanel. Bromley signale un fonds considérable de 56800 l-t avec 9000 l-t empruntées en sus, et dont Raphaël a fourni environ 20000 l-t. Certes, naviguer en compagnie du *Phénix* paraît avantageux mais jusqu'à quel point les armements des Benoist sont-ils réellement toulonnais? Les prises sont donc partagées selon la force des bâtiments entre les trois signataires quel que soit le preneur. La campagne se tient entre la fin octobre 1711 et janvier 1712, les prises sont menées à Carthagène ou Alicante sauf une à Marseille, une à Livourne et la dernière à Toulon, le résultat étant de quatorze navires jugés tous de bonne prise: neuf anglais (la plupart chargés de poisson), deux hollandais, un sarde, un baléare et un catalan. Parmi les plus belles prises, on peut signaler la *Stanhope Galley* venant de Terre-Neuve avec une commission en guerre et, dans l'autre sens, la *Pembroke Galley* avec une cargaison de soies et de blé venant de Smyrne.

Philippe Hrodej

☛ *Carthagène*, *Gênes*, *La Rochelle*, Laigle, Ligondès, *Londres*, *Malte*, *Marseille*, *Middlebourg*, *Toulon*

Bernanos Jean (6 mars 1648, Metz-1695)

Ancien capitaine de cavalerie dont l'origine basque peut être remise en question, il viendrait en fait de Metz, et serait arrivé aux Antilles à la fin des années 1670 (fin 1677-début 1678).

Il aurait participé à la descente de Michel Andresson contre Chepo, au Panama, comme général des troupes à terre (22 décembre 1679). Un point de divergence demeure à ce sujet. L'auteur anonyme du journal de l'expédition de Portobelo en 1680 nomme deux capitaines français : Jean Rose et un certain Lassonde ou Lessone ou La Sound. Basil Ringrose parle lui d'un Barnanoe ou Bornanou : Bernanos remplace ainsi Lassonde et il pourrait s'agir du même homme, Lassonde étant un surnom, désignant celui qui est déjà capitaine. C'est probablement à cette époque qu'il se lie d'amitié avec les Indiens kunas habitant l'embouchure de la rivière Concepcion : avec les 84 Français qui participent à l'attaque, il y a 200 Indiens. Bernanos sort le 3 mars 1684 de la Côte de Saint-Domingue sur la *Schitié* de 8 canons et de 60 hommes en compagnie de quatre autres petits bâtiments flibustiers (30 canons, 290 hommes). Cette petite escadre passe d'abord à l'île de Sainte-Croix où le gouverneur, de La Saulaye, leur a délivré des commissions en guerre contre les Hollandais. Ils s'emparent le 30 mai de la petite ville de Santo Tomé de La Guayana (aujourd'hui Ciudad Guayana) sur le fleuve Orénoque. Le gouverneur Diego Suarez Ponce de Léon est retenu prisonnier durant trois mois et demi et n'est libéré que contre une rançon de 10000 pesos. La plupart de ces flibustiers passent ensuite en mer du Sud mais Bernanos préfère s'arrêter dans l'archipel de San Blas, renouvelant l'amitié entre les Français et les Indiens kunas. Il se fixe au Port-de-Paix où il épouse, cette même année 1684, Marguerite Bastard. En 1687, Bernanos, reconnu comme habitant, offre ses services comme pilote côtier dans la chasse aux forbans. Dès le début de la guerre de la Ligue d'Augsbourg, il revient à la cause en armant un vaisseau de 20 canons et un équipage de 150 hommes. Il reste en croisière jusqu'au 8 septembre 1690. On retient le combat contre la *Constante* de 16 canons et 130 hommes – dont la moitié est mise hors de combat –, prise faite en mars devant le Port-de-Paix et réarmée à la Jamaïque, ainsi que la prise de deux navires anglais armés en guerre faisant plus d'une centaine de prisonniers et la capture d'un bâtiment espagnol, chargé de 80000 livres-poids de cacao, liquidé à Saint-Thomas. Il tente d'attaquer Santiago de Cuba mais renonce, ne bénéficiant pas de l'effet de surprise. Il embarque avec le chevalier d'Amon pour une campagne de course sur l'*Emporté* avec une centaine de flibustiers (novembre 1692 – mai 1693) Il oriente ses déprédations sur la Jamaïque sous le gouvernement de Du Casse. Le Béarnais en fait un major au Port-de-Paix (29 juillet 1693). En 1694, Bernanos participe à la descente de toute la colonie sur la Jamaïque. C'est lui qui se charge de ravager la région de Bluefields Bay, à l'ouest de l'île. L'année suivante, lors de l'attaque des Anglo-Espagnols sur les quartiers du Nord, il défend les approches du Port-de-Paix. Assiégés dans le château, les Français décident de percer les lignes ennemies. Bernanos est tué à la tête de ses troupes dans une embuscade tendue par les Espagnols. Très affecté par cette disparition, Du Casse recueille un temps les enfants de Bernanos, Marguerite Bastard étant morte. Charles Lemaire, ancien flibustier et conseiller au Conseil souverain assure ensuite la tutelle en attendant que Marie Magdelaine Bernanos, fille aînée, épouse Théophile Gautreau.

Jacques Gasser et Philippe Hrodej

☛ AMON, ANDRESSON, DU CASSE, FLIBUSTIERS, LE BASQUE

BERNARD DU HAUT CILLY MALO (1er mars 1788, Saint-Malo-16 mars 1842, Toulon)

Malo est fils d'un négociant et armateur. Il effectue deux voyages au commerce à Cadix en 1801 et 1802, puis il est admis aspirant dans la marine de l'État en 1804 et affecté à la flottille de Boulogne. En 1806, il est envoyé à l'Île de France sur la *Piémontaise*, puis passe de février à décembre 1807 sur le *Revenant* de Robert Surcouf. Revenu sur la *Piémontaise*, il est fait prisonnier en 1808, échangé l'année suivante, et embarqué avec le grade d'enseigne sur la *Bellone*, commandée par Duperré, avec lequel il

participe à sept combats et à la capture de deux vaisseaux de la Compagnie anglaise des Indes orientales (*Ceylon, Windham*) et de deux frégates, ainsi qu'à la destruction de deux autres. Rentré en France en 1811, promu lieutenant de vaisseau, il est embarqué sur la frégate l'*Aréthuse*, commandée par Pierre Bouvet, pour une croisière sur la côte de l'Afrique occidentale et participe au combat contre l'*Amelia*. De 1818 à 1821, il est affecté à la station des Antilles sur la frégate la *Flore*. En 1823, il fait un voyage au Brésil sur la *Circé*, puis effectue de 1824 à 1826 une expédition en Inde sur la *Mayenne*. Il se marie à son retour à Brest en juin 1828, et a une fille, née l'année suivante. Promu capitaine de frégate en 1829, il reçoit le commandement de la corvette *Diane*, avec laquelle il stationne aux Antilles jusqu'en 1831, puis de la frégate l'*Hermione* affectée à la station du Brésil en 1833 et 1834, et enfin de la corvette l'*Ariane* à la station de la mer du Sud de 1836 à 1839. En 1842, il commande la frégate *Vénus*, à bord de laquelle il meurt en mars 1842, au large de Toulon.

Philippe Haudrère

☛ *Boulogne*, Bouvet de Maisonneuve, *Brest*, *Cadix*, Duperré, *Île de France*, Robert Surcouf, *Toulon*

Beroiz Antonio (av. 1624-ap. 1668)

Il est un des armateurs corsaires les plus importants du XVIIe siècle, associé de son père, Francisco de Beroiz, lui-même armateur, et de Francisco de Zárraga. Il commence sa carrière comme marchand puis décide d'investir dans la course y voyant une activité lucrative. Ses débuts dans l'armement en course datent de 1624. À bord de la patache *San Francisco de Jesús*, armée par Beroiz et plusieurs autres armateurs *donostiarras*, Andrés de Cubicar, son commandant, prend un navire anglais ou hollandais dans le port de Concarneau et abandonne l'équipage ennemi sur une île déserte où un corsaire rochelais les récupère. En 1628, Beroiz demande la permission d'armer davantage de navires. En 1630, l'une de ses pataches, dont Francisco de Zárraga Beográn est également propriétaire, prend trois navires hollandais lors de sa première sortie et deux autres lors de la suivante. Le total de la vente se monte à 20 000 d. Fort de ces succès, il arme avec son père, Francisco de Beroiz, et Zárraga une patache de 130 tx, avec 12 pièces d'artillerie, 6 pierriers, 60 mousquets, 20 arquebuses, 140 hommes et une autre, plus petite, munie de 4 canons et d'armes pour une soixantaine d'hommes. Mais le début des années 1630 commence sous de mauvais auspices. En 1631, il arme le *Santiago,* de 114 tx, toujours en association avec son père et Zárraga. Ce navire est pris en novembre par les Français après avoir fait deux prises hollandaises. En parallèle, il arme avec d'autres la *Nuestra Señora de Pubelo*, qui est également capturée après avoir livré combat contre les garde-côtes français et une troisième patache des mêmes armateurs est prise par les Français en décembre. Beroiz et ses associés demandent des « lettres de représailles » pour ces pertes et pour le navire marchand lui appartenant qui est pris par les Français tandis qu'il se dirige vers Londres. Dans un mémoire daté de 1638, il affirme avoir armé en course trente-six *bajeles* de guerre entre 1627 et 1631 qui ont fait dix-sept prises. Et entre 1631 et 1633, il fait de même pour six navires qui ont capturé treize navires hollandais bien dotés en artillerie. Pour ces services rendus, il estime avoir droit à un poste de capitaine ordinaire de mer avec un salaire de 30 000 maravédis. En 1640, dans un nouveau mémoire, il dit avoir armé quarante-deux navires depuis le début de la guerre avec les Provinces-Unies, ce qui correspond aux armements de 1627 à 1633, mais il ajoute, cette fois, qu'il a fait tellement de prises hollandaises et anglaises qu'il serait fastidieux de les énumérer. Ce qui lui permet de rentabiliser ses investissements paraît être la réactivation des conflits ouverts avec la France. À partir de 1635 et le début de la guerre officielle avec la France, ses frégates auraient capturé plus de cent cinquante navires, dont certains de guerre. Ces succès lui permettent de rembourser dès 1636 le prêt de 5 000 rx qu'il avait fait à l'escadre du Nord

pour construire des bateaux adaptés à la course. En 1638, durant le siège de Fuenterrabía par les Français, ses frégates portent secours et munitions à l'Armada de Hoces. En juin 1640, deux de ses six frégates de guerre font cinq prises françaises. Cette énumération de « mérites » est faite alors qu'il est envoyé prisonnier à Madrid pour avoir fait des affaires avec des marchands lorrains. Malgré ce procès, la place de capitaine ordinaire lui est octroyée en 1640 avec la solde demandée. Dans les années 1650, il fait réparer sa flotte et construire de nouveaux navires. On le voit acheter en 1654, 100 pièces d'artillerie de fer et 100 qx de balles et de grenades pour différents navires et frégates qu'il fait fabriquer à Saint-Sébastien. Dès le commencement de la guerre avec l'Angleterre de Cromwell, il arme huit frégates de 30 canons chacune. En 1653 et 1656, il doit défendre ses intérêts devant le conseil de guerre au sujet de certaines prises : une est déclarée bonne tandis que pour l'autre – un navire hanséatique – seul le tiers des marchandises lui est octroyé, de quoi payer le fret. À cette époque, il arme aussi le *San Nicolás* et le *Jesús, María y José*, associé à Tomás de Arsu, lesquels font voile vers la Norvège pour aller chasser la baleine. En 1661, il obtient une lettre de marque pour la frégate, *San Francisco*, de plus de 70 tx, pour *corsear* au Portugal et Barbarie. L'année suivante, il a deux frégates aux abords des côtes portugaises : le *San Fransisco* doté de 6 canons et de 50 hommes et le *San Antonio de Padua*, de 150 tx, 18 canons et 110 hommes. En 1667, la guerre avec la France lui donne l'opportunité de demander une lettre de marque pour le *San Francisco*. Tout le long de son activité d'armateur, Antonio de Beroiz a eu des intéressements dans près de soixante frégates, presque toujours comme armateur principal ou titulaire de la patente. Mis à part les affaires commerciales qu'il continue à mener de pair avec les armements en course, il est un personnage de premier plan à Saint-Sébastien : il est *regidor* de la ville en 1636 et jurat en 1660.

Jean-Philippe Priotti

☛ HOCES, *SAINT-SÉBASTIEN*, ZÀRRAGA BEOGRÁN

BERTENDONA MARTÍN (1544, Bilbao-1604)

Martín Bertendona est issu d'une famille noble d'illustres capitaines de navires et de riches armateurs dont les membres les plus prestigieux ont personnellement connu Charles Quint et Philippe II. L'Empereur a voyagé de Flandre à Laredo sur un des bateaux de son grand-père. Son père, pour sa part, a conduit Philippe II en Angleterre, participé à de nombreuses batailles navales et trouvé la mort près de Sanlúcar de Barrameda où trois de ses navires ont été perdus. Par ailleurs, insigne honneur, il a reçu des mains de Philippe II le drapeau orné des armes royales, drapeau que l'armateur a offert ensuite à l'église Saint-Jacques de Bilbao qui l'utilise durant les principales fêtes de la ville. C'est dire si cette famille s'enorgueillit d'immenses services rendus à la royauté qui, par ses marques de reconnaissance publique, contribue à affirmer son prestige à Bilbao et au-delà dans toute la seigneurie de Biscaye. L'observation de la liste des autorités majeures du consulat de Bilbao suffit à le confirmer. Dans les années 1530-1540, les familles d'armateurs, telles que les Recalde et les Bertendona, occupent les principales charges personnellement ou à travers des alliés intégrés à la famille par voie matrimoniale. Toutefois, la présence de ces lignages au sein du consulat se fait moins importante dans la seconde moitié du XVIe siècle, à mesure que les conflits se développent dans l'Atlantique. Martín débute sa carrière militaire et navale en participant aux batailles océaniques durant les guerres avec la France dans les années 1550.

Tout comme Juan Martínez de Recalde, Bertendona occupe pendant des années la fonction de transporteur des courriers entre le duc d'Albe, Philippe II et ses principaux collaborateurs. Il est à ce titre un des ressorts essentiels de la circulation de l'information entre la Flandre et la Castille. En 1569, il sert le Roi avec quatre navires appartenant à sa famille. Il est par la suite incorporé aux forces navales du nouveau gouverneur des Pays-Bas,

Luis de Requesens, et participe à la défense de Middlebourg et à la lutte contre les Gueux de la mer. En effet, en 1574, lorsque Philippe charge Pedro Menéndez de Avilés, *adelantado* de la Floride, d'en finir avec la piraterie dans le canal de la Manche, Martín de Bertendona, Diego Ortiz de Urizar, et de nombreux autres marins basques de renom sont consultés. Mettant à profit leur connaissance de la zone, Martín de Bertendona et son compère élaborent un plan de défense de Middlebourg. Il s'agit pour eux de se faire une place dans l'organisation de la flotte et de participer à l'expédition afin d'en tirer prestige et profit. Ils proposent un certain nombre de leurs alliés aux postes de capitaines en profitant de ce que Bilbao joue un rôle important dans l'avitaillement des flottes.

En 1583, aux côtés de Martínez de Recalde et Bazán, il participe au commandement de son propre navire au cours de la campagne des Açores. En 1588, lors de l'*Invincible armada*, le monarque n'hésite pas à lui confier le commandement de l'escadre du Levant. Il est à ce moment-là à bord d'un puissant navire, la *Ragazzona*, de 1 549 tx de charge. Après le désastre de l'*Invincible*, son retour s'avère compliqué à l'extrême et il s'échoue aux abords du Ferrol. Malgré cet échec retentissant, les familles d'armateurs et d'employés royaux, comme les Bertendona et les Recalde, sortent grandies et accroissent leur prestige sinon leur richesse. La défaite est une chose, mais les navires construits, avitaillés, armés puis détruits, et les services rendus durant la préparation de la flotte en sont une autre. À Bilbao, des années 1580 aux années 1630, la crise commerciale est en partie compensée par les constructions navales ordonnées par le Roi. Il est guère étonnant que les familles de marchands, touchées par la crise commerciale, se tournent vers ces armateurs et serviteurs du Roi dont le pouvoir d'attraction se renforce. Plus que par le passé les marchands de Bilbao se lient à des armateurs renommés. Les causes premières sont le transfert de la guerre de la Méditerranée à l'Atlantique et le déclin des échanges entre la Castille et le reste de l'Europe en découlant. Quoi qu'il en soit, trois ans après l'*Invincible armada*, près de l'île Terceira, Martin Bertendona trouve l'occasion de faire valoir sa bravoure et son expérience en défaisant l'escadre de Sir Richard Grenville, premier lieutenant de l'Amiral Drake. Durant le combat, il capture le *Revenge*, considéré comme un chef-d'œuvre de construction navale, à bord duquel il fait par la suite de nombreuses expéditions. Après quoi, il commande les escadres légères de l'Atlantique avec lesquelles il maintient les ennemis français, anglais et hollandais à distance et veille à la sauvegarde d'une navigation ouverte entre la côte nord de l'Espagne et Calais. Entre 1592 et 1594, il organise, pour le compte du monarque espagnol soucieux d'appuyer les ligueurs français, des expéditions de troupes, de matériels et d'argent à Blavet.

Même à la fin de sa vie, le général Martin de Bertendona continue à armer des navires pour le compte du Roi et à courir les mers. En 1598, il se rend à Dunkerque avec une petite escadre de navires de guerre pour renforcer la flotte de Flandre qui commet de nombreuses prises durant les premiers mois du règne de Philippe III. En 1602 et en 1603, à son retour, il signe deux *asientos* avec le Roi dans lesquels il s'engage à construire, avec des fonds propres, huit galions – entre 200 et 500 tx –, un navire de 600 tx et deux pataches dans la ria de Bilbao afin de former son escadre de Biscaye qui sera mise à la mer au printemps 1603 sous son commandement. Elle a pour mission de contre-attaquer les ennemis anglo-hollandais. La conception s'inspire du modèle des frégates observées en Flandre, mieux adaptées à la guerre. Le monarque loue ces navires à raison de 7 rx par mois et par tonneau pendant quatre ans : temps donné à Bertendona pour rembourser sa dette, car les navires sont finalement construits avec des subventions royales. Neuf sont prêts à servir en 1604. Cette année-là, Martín de Bertendona est candidat à l'habit de Saint-Jacques à l'âge de 60 ans. Il est reçu chevalier peu de temps après.

Cette récompense ainsi que les services rendus favorisent les alliances matrimoniales entre

familles de marchands et d'armateurs. Au début du XVII[e] siècle, une fille issue du lignage Bertendona-Olarte, deux familles d'armateurs de grand prestige, épouse un cadet des héritiers du plus grand marchand bilbanais du XVI[e] siècle, Diego de Echávarri. Que signifie exactement ce mariage? En 1627, en récompense des cinquante-huit années de service du général Martín de Bertendona à Philippe II et Philippe III, et des trente-neuf ans de service de Gaspar de Olarte, au cours desquels les deux hommes ont perdu sept galions, un habit militaire et le titre de chevalier sont offerts au beau-fils de ce dernier, issu d'un lignage de marchands, tremplin de son ascension sociale. En l'occurrence l'activité d'armateur pour le compte du Roi participe à la création d'un groupe homogène d'entrepreneurs mêlant activités de commerce et de guerre.

Il meurt vraisemblablement en septembre 1604 tandis qu'il se dirige à Lisbonne, laissant précisément Gaspar Olarte Orozco à la tête de l'escadre de Biscaye. En transmettant à ce dernier la nouvelle de sa nomination, Philippe III lui écrit « […] pour la satisfaction que vous avez donnée en certaines occasions durant lesquelles mon capitaine de la Armada del Océano, Bertendona, vous a confié des navires pour aller débusquer l'ennemi, avec lequel vous avez combattu, que vous avez capturé ou coulé en fonction des cas […], j'ai résolu de vous choisir pour que vous gouverniez et ayez à votre charge l'escadre de Biscaye qui était à celle du général Bertendona. »

Jean-Philippe Priotti

☛ BAZÁN, *BILBAO*, DRAKE, GRENVILLE, *LISBONNE*, MARTINEZ DE RECALDE, MENÉNDEZ, *MIDDLEBOURG*, OLARTE OROZCO

BILBAO

Situé dans la Couronne de Castille et principal port de la seigneurie de Biscaye, Bilbao joue depuis le Moyen-Âge un rôle non négligeable dans l'économie européenne comme dans la construction de la monarchie hispanique. Les chantiers navals, l'industrie du fer, la pêche et le commerce maritime constituent les plus beaux fleurons de ses activités. L'industrie de guerre (fer, armes, bateaux), les relations entretenues avec l'État castillan et les activités de transport donnent l'occasion aux Bilbanais et autres Biscayens de se distinguer dans un autre domaine, celui de la violence maritime. En effet, ces marins sont des pirates et des corsaires redoutés et les butins rapportés participent à l'enrichissement des familles de la cité car il ne s'agissait pas d'une activité sporadique ou de second ordre. Où qu'ils soient, les Biscayens n'hésitent pas à perpétrer des actes de piraterie ou de course, comme ce Juan de Ochoa, de Bilbao, qui est absous à l'avance de toutes les fautes qui pourraient lui être imputées dans ses courses contre la France, le Portugal et les Maures. Ces gens de mer, rassemblés sous le terme générique de Biscayens, proviennent tout autant de Bilbao et de Saint-Sébastien que de Laredo ou de La Corogne. D'ailleurs, il leur arrive de commettre ensemble leurs forfaits. Ces activités de course, corollaires du transport et du commerce maritime, peuvent paralyser de façon temporaire certains flux commerciaux, provoquer des retards importants et parfois même fermer au trafic des zones entières à cause de l'insécurité. À l'occasion, ils sont à leur tour victimes des flottes ennemies, française, flamande ou anglaise. Cela motive de la part des rois Catholiques la formation d'une armada biscayenne de 30 navires à Bilbao et dans toute la seigneurie, en 1476. Son objectif est triple: lutter contre les flottes corsaires bretonnes et normandes, protéger les chantiers navals de toute la côte cantabrique que les corsaires français ne manquent pas d'attaquer et observer dans les ports français les préparatifs armés qui s'effectuent. Cette logistique s'appuie sur un réseau de marins et de marchands qui vont et viennent du royaume voisin, exerçant une activité d'espionnage en parallèle. Important carrefour commercial et informatif, Bilbao est tout désigné pour héberger la flotte de Biscaye. Au milieu du XVI[e] siècle, l'armada de Biscaye est divisée en deux: une partie s'occupe de la

route du Finisterre à l'Angleterre et en Flandre tandis que l'autre surveille la navigation entre le Finisterre et l'Andalousie. Cette flotte n'est pas royale, puisqu'elle est financée par l'*avería* que payent les commerçants.

Bilbao et sa ria – Zorroza et Deusto en particulier, mais aussi Bermeo – constituent l'un des principaux sites de construction navale des royaumes d'Espagne. Comme pour Saint-Sébastien, un de ses avantages est le fait que le port soit proche de certaines matières premières – bois de chêne et fer – et de centres de production d'armes, de sorte qu'il est particulièrement facile d'y construire, armer et avitailler des navires. Au temps des rois Catholiques, l'endroit jouit d'une telle réputation que la monarchie n'hésite pas à recourir à lui en maintes occasions. En 1492, par exemple, le siège maritime du royaume de Grenade requiert la participation des Biscayens. Ce sont deux capitaines bilbanais – Arriarán et Martín Díaz de Mena – et leur flotte qui ont pour mission de bloquer le détroit de Gibraltar, empêchant ainsi d'éventuels secours venant du nord de l'Afrique. L'Empereur, puis Philippe II les emploient pour lutter contre les corsaires turcs, comme en 1519, ou l'année suivante, contre les « Maures d'Afrique, ennemis de la sainte foi catholique », pour détruire le nid de corsaires qu'est La Rochelle, les Gueux de la mer hollandais, terrasser l'ennemi anglais, ou encore faire le long voyage jusqu'aux rives du Nouveau Monde. Pour ces différents services, le souverain subventionne les constructions, réquisitionne les navires et leur équipage en en payant la location aux armateurs, et délivrant des lettres de marque. Les rentrées de capitaux que suppose la course – qu'elle se fasse dans le cadre d'une armada ou par le biais de lettre de marque à des particuliers – dépassent donc le simple butin. De plus, ces retombées pécuniaires se combinent avec d'autres facteurs. Les déplacements de bateaux et d'hommes de guerre basques engendrent une multiplication de contacts avec d'autres contrées et d'autres populations, ce qui génère des possibilités de négoce. Par la récurrence de ses apports en numéraire pour la construction, l'armement et l'avitaillement des navires, l'État concourt à l'enrichissement de la ville, au renforcement de son industrie, et à l'intensification des connexions internes du Pays Basque.

D'autant plus que les monarques étrangers font également appel aux fabriques d'armes et aux transports basques. Au XIVe siècle, les Biscayens entrent au service du roi de France et attaquent les vaisseaux anglais dans la Manche et l'Atlantique. Cette alliance franco-castillane se maintient pendant toute la guerre de Cent Ans et assure aux Basques des courses avantageuses et des privilèges. Toutefois, ces derniers ne s'embarrassent pas de scrupules et n'hésitent pas à vendre des armes aux ennemis de la France et même à ceux de la Castille. La célébrité de ses chantiers navals poussa même Amerigo Vespucci en personne à se rendre en Biscaye « to provide himself with good ships » (pour se fournir en bons bateaux). Et certaines entreprises de conquête, comme celle de la Floride, se font avec le concours de leur production. En 1573, Pedro de Ugalde, habitant de Bilbao, s'engage à vendre un galion neuf nommé *San Pedro* à Pero Menéndez Márquez, au nom de Pedro Menéndez de Avilés « gobernador y capitán general por su magestad en las provincias de la Florida e isla de Cuba y de su real armada que anda contra corsarios y luteranos en la mar de poniente y carrera de las Indias » (gouverneur et capitaine général pour sa majesté dans les provinces de Floride et l'île de Cuba, et de l'armée royale qui lutte contre les corsaires et les luthériens dans la mer du Ponant et sur la route des Indes). Au XVIe siècle, grâce à l'essor du commerce jusque dans les années 1560-1570, avec la mise en place des armadas pour le protéger et à la politique d'expansion des monarques castillans, la production tourne à plein régime. Il est probable que la flotte espagnole conçue pour la navigation océanique double entre 1530 et 1580 et que le tonnage moyen de ses unités navales est multiplié par deux et demi. On aurait tort de croire à une baisse franche de la

production navale avec le déclin du commerce entre la Castille et les royaumes du Nord-ouest européen. Même le désastre de l'*Invincible armada* ne sonne pas le glas de cette industrie. Grâce à l'intensification des conflits dans la Manche et la mer du Nord, la production se maintient des années 1570 jusque dans les années 1630-1640. En 1582, le roi de Castille propose aux Biscayens des privilèges et une rente annuelle contre la promesse de tenir prêts en permanence 50 navires de 500 tx et plus avec 2000 soldats et marins pour le servir en toutes occasions. En contrepartie de ses services guerriers – soldats, bateaux et armes –, le port biscayen jouit d'une certaine indépendance, et n'est soumis qu'à une faible ingérence de l'État. À l'extérieur, l'activité corso-pirate de ses hommes permet d'étendre et de consolider sa puissance commerciale.

En période de guerre, quand le commerce subit un dérèglement notable, les rentrées d'argent que supposent ces constructions, la course et l'activité navale guerrière en général sont autant de ballons d'oxygène. Après le désastre de l'*Invincible*, Philippe II – qui ne l'avait guère fait jusqu'alors – s'appuie sur la course pour défendre les côtes espagnoles, concédant même quelques années plus tard le *quinto real* auquel il a droit. En 1589, on construit 6 galions à Deusto ; en 1591, 3 galions plus une *zabra*, pour un total de 3695 tx ; entre 1597 et 1599, 6 galions supplémentaires à Zorroza à côté de Bilbao ; en 1603, 10 galions dans les chantiers de Deusto, Zorroza et Abando, en 1625, 6 nouveaux galions, et les années suivantes, 40 pinasses sont préparées dans la ria de Bilbao pour les armées royales. Dans ce dernier cas, le prix payé par la Couronne pour ces bateaux « prêts à naviguer » dépasse les 100000 d., sans compter le coût des hommes – marins, officiers, soldats – et de l'artillerie. Enfin, en 1630, un rapport du consulat révèle que, depuis 1610, 40 galions de 700, 600 et 300 tx ont été construits dans l'estuaire de Bilbao.

Au début du XVII[e] siècle, les chantiers navals de Zorroza dans la ria de Bilbao ont la capacité de construire simultanément 20 navires. Cependant, dans les années 1620, afin de protéger leur production de charbon de bois et de fer, les propriétaires de forges s'opposent à l'exploitation des forêts biscayennes pour la construction navale. Une politique de reforestation doit être mise en place. En 1604 et en 1617, les Biscayens obtiennent de Philippe III des autorisations pour armer en course, ce qui était interdit du temps de Charles Quint, où le pillage était systématique, sans qu'aucune distinction ne soit faite quant à l'origine de la prise. L'activité de course se développe surtout sous Philippe IV, Olivares cherchant à contrôler la mer Océane contre les puissances hollandaise, française et anglaise. Toutefois, compte tenu de l'importance commerciale du port biscayen, l'activité corsaire y est moins développée qu'à Saint-Sébastien et, entre 1621 et 1697, Bilbao et les ports de « sa rivière » abritent 33 armateurs et 50 navires corsaires. Leur activité est particulièrement notable dans les années 1620 puis dans les années 1660. Entre 1621 et 1626, les corsaires de Bilbao et des environs font 22 prises et entre 1660 et 1668, 9 supplémentaires. Mis à part les armateurs en course que l'on retrouve ailleurs, des négociants bilbanais, parfois d'origine étrangère, décident d'élargir leurs affaires à la course et de l'utiliser pour protéger leur activité commerciale, notamment lainière, profiter du transport de marchandises pour faire des prises ou se venger de déprédations commises à leurs dépens. Outre ces particuliers avec lesquels elles collaborent, les escadres jouent aussi un rôle important. Mais, comme dans les années 1570-1580, les intérêts hispaniques maritimes se tournent de plus en plus résolument vers l'Atlantique, une grande base stratégique finit par être établie à La Corogne. Et à partir de 1635, elle devient même la plus grande base stratégique de la Péninsule et héberge, à ce titre, l'escadre de Biscaye précédemment stationnée à Bilbao et en Pays Basque. En outre, malgré l'importance stratégique et militaire que recouvrent Bilbao et Saint-Sébastien pour les souverains castillans, ils se trouvent dans des

territoires où le contrôle direct du monarque est réduit, ce qui ne laisse pas de poser quantité de problèmes à l'heure où l'État entend maîtriser la violence en mer. Tout ceci reste très théorique dans les faits, car soumis aux privilèges locaux et provinciaux ainsi qu'aux élites qui les défendent. Quoi qu'il en soit, l'escadre patrouille le long de la côte nord et bénéficie de l'appui de la course des particuliers qui subsiste à Bilbao et surtout à Saint-Sébastien. En 1637, les escadres de Biscaye et de Dunkerque effectuent des raids sur les côtes françaises. Les Biscayens entrent dans la rivière de Saint-Martin de Ré, prenant sept navires et en brûlant sept autres qui s'échappaient. Attaquer l'ennemi chez lui est un juste retour des choses, car au XVIIe siècle la menace sur le port de Bilbao et son commerce se répète à plusieurs reprises. Comme en 1624-1625, lors de la présence d'une escadre hollandaise près des côtes qui inquiète la population ou, comme en 1639, lorsque « *la orgullosa arrogancia del francés* » prétend brûler le port de Bilbao et les neuf galions du roi castillan qui se trouvent dans sa ria. La ville doit en conséquence rénover et densifier les fortifications de l'entrée du port, ainsi que celles, à proximité, des forts de Portugalete, Santurce et Algorta, et compter sur sa réserve et sa capacité de défense propre. D'ailleurs, le consulat de commerce de la ville incite et protège l'armement en course de particuliers de façon à « débarrasser » la sortie du port des corsaires qui y attendent les navires de commerce. Un demi-siècle plus tard, en 1691, pour faire pièce au va-et-vient incessant de corsaires français, accompagner et défendre les convois marchands qui entrent et sortent du port, le consulat de la ville demande au Roi l'autorisation de prélever 1 % sur le commerce maritime de la ville pour financer l'armement de deux frégates – de 40 et 26 canons – selon les modalités suivantes. Le fief et les consuls du consulat nommeraient le capitaine de terre et mer et les autres officiers, le Roi donnant les lettres de marque et suppléments nécessaires en blanc, avec les honneurs dont jouissent les officiers de l'armada. L'avitaillement du bateau, l'enrôlement des équipages, la première instance en matière de prises, etc., seraient également du ressort des juges du consulat. De plus, le cinquième, revenant au Roi, servirait aux dépenses d'armement. À la fin de la guerre avec la France, les deux frégates intégreraient l'escadre royale. Mais elles sont bien insuffisantes pour faire face aux douze frégates que l'ennemi français peut aligner pour se lancer contre celles du consulat bilbanais.

Au XVIIIe siècle, le problème subsiste et la course bilbanaise a fort à faire avec la France, dont l'activité corsaire est peut-être la plus importante d'Europe. Mais la situation est délicate, car les souverains espagnols sont des Bourbons, proches parents des souverains français, et en 1705, les corsaires basques reçoivent l'ordre de ne pas attaquer de navires transportant des marchandises destinées à des Français. Comme les corsaires français doivent faire de même, ce qui ne satisfait ni les uns ni les autres, les décrets sont modifiés et, surtout, les autorités royales ne sont pas toujours respectées car elles contrôlent imparfaitement leurs corsaires. En France, le plus grand centre corsaire est Saint-Malo et son port le plus vulnérable, Bordeaux, deux points vitaux par ailleurs du commerce avec l'Espagne. Outre le pacte hispano-français, ces contradictions pèsent sur les décisions politiques et la course est moins rentable pendant la guerre de Succession d'Espagne que par le passé. Cependant, Bilbao est un marché pour les prises faites par des Français, les Bilbanais allant vendre les leurs à Santander ou à La Corogne. Ainsi, un capitaine de Saint-Malo vend aux enchères à Bilbao, en 1705, 596 barriques de sucre moscouade. Par ailleurs, les Hollandais et les Anglais n'hésitent pas à attaquer des navires biscayens, ou partant de Bilbao, tel ce navire suédois, chargé de laines et destiné à Amsterdam, pris en 1705 par un corsaire anglais. De 1740 à 1747, suite à la rupture du commerce de l'Espagne avec la France et la Hollande et l'entrée en guerre contre l'Angleterre, s'opère un recul du commerce bilbanais et une recrudescence de la

course, les ennemis de l'Espagne maintenant un blocus du port qui rend difficile la navigation commerciale. Ainsi, lorsque la situation l'exige, les Bilbanais se reconvertissent en corsaires. En 1741, par exemple, les capitaines Berriaga et Cotarro font au moins 8 prises. En 1743, le capitaine Francisco de Larrea en fait 11. En 1745, le *Begoña Menor*, le *Begoña Mayor*, le *Santa Bárbara* et le *Júpiter* capturent 18 navires. Entre 1741 et 1745, au moins 51 navires sont pris par des capitaines bilbanais. Paradoxalement, malgré le blocus commercial qui affecte réellement l'économie bilbanaise, les prises continuent à affluer. En 1748, un navire corsaire armé par des Bilbanais entre à Vigo avec 3 000 tx de prises. L'activité du port s'en ressent. Outre les navires capturés par des corsaires et vendus sur place, les Bilbanais achètent en France des prises faites aux Anglais : entre 1757 et 1761, il s'agit de 40 navires pour un total de 3 400 tx et un prix de 200 000 rx. Pendant la guerre d'Indépendance américaine, Bilbao bénéficie de son statut de port neutre jusqu'en 1779 et accueille les prises des participants au conflit. L'année suivante, cinq navires de commerce de la ville sont pris. À cette époque, les corsaires bilbanais sont moins nombreux que par le passé, la flotte de la ville est réduite et les prises s'écoulent difficilement. La guerre de course a également changé avec le développement des convois corsaires en France, l'extension des conflits et la multiplication du nombre de concurrents – américains en particulier – et d'ennemis.

Jean-Philippe Priotti

☛ *BORDEAUX*, *DUNKERQUE*, *LA ROCHELLE*, MENÉNDEZ, *SAINT-MALO*, *SAINT-SÉBASTIEN*, *SANTANDER*

BILLES SYLVESTRE (?-ap. 1540)

Capitaine et armateur honfleurais, Sylvestre Billes fait partie de ces capitaines de navires le plus souvent cités comme chassant les navires portugais et espagnols en compagnie de Jean Fleury. Il participe, en 1523, à la prise de deux galions espagnols transportant les richesses de l'empire aztèque envoyé par Hernan Cortès à l'empereur Charles Quint. En 1524, il s'empare avec la *Barbe* de deux navires espagnols chargés de mélasse, de sucre et d'autres marchandises. Suite à une tempête, il est contraint de le relâcher dans un port breton. L'amirauté de Bretagne s'estime compétente pour juger des prises. Elle les déclare légales et fait réaliser la vente des navires et des cargaisons dont elle perçoit le dixième conformément à la législation. Revenu en Normandie, Sylvestre Billes doit faire face aux réclamations de l'amirauté de France, la *Barbe* étant un navire de Honfleur. L'affaire se termine devant le parlement de Rouen. Le 22 décembre 1525, la cour donne raison à l'Amiral de France et condamne l'amirauté de Bretagne à restituer ce qu'elle avait reçu. Pendant ce temps, toujours de conserve avec Jean Fleury, il participe, en avril 1526, à la prise d'un navire portugais chargé d'épices et d'habillements se rendant de Tavira à Zamora. En 1527, il est peut-être le « Gilles » capturé en même temps que Jean Fleury par les Espagnols. Condamné aux galères à perpétuité, il est vraisemblablement libéré après la fin de la Seconde guerre de rivalité, en 1529. Au-delà, il est impossible d'en dire plus. Il semblerait que les années de captivité l'ait détourné de la navigation. Il se consacre dès lors uniquement aux armements. Un seul fait est certain, Sylvestre Billes est anobli en juillet 1540 pour ses services à la mer.

Éric Barré

☛ FLEURY, *HONFLEUR*

BINCKES JACOB (1637-12 décembre 1677, Tabago)

Issu d'une famille de marins et de marchands de Koudum, en Frise, il entre au service de l'amirauté de Hollande et se distingue comme capitaine durant la seconde guerre contre l'Angleterre, notamment à la bataille des Deux jours (août 1666) puis à celle de Medway, à l'embouchure de la Tamise (mai 1667). Au début du conflit suivant, en juin 1672, il participe

avec le *Woerden* de 70 canons, sous les ordres de l'Amiral Michiel de Ruyter, à la bataille de Solebay contre la flotte coalisée franco-anglaise. En septembre, il passe en cour martiale pour avoir fait preuve de lâcheté durant ce combat. Exonéré de tout blâme, il reçoit le commandement d'une escadre avec ordre de patrouiller le long des côtes d'Espagne (puissance amie) puis de mettre à mal les intérêts des Français et Anglais en Amérique. Ainsi, en mai 1673, devant la Martinique qu'il songe à attaquer, il rencontre une escadre de l'amirauté de Zélande commandée par Cornelis Evertsen, avec lequel il forme une association très fructueuse : les deux hommes commandent chacun six bâtiments. En juin, les deux amiraux reprennent l'île Saint-Eustache aux Anglais, puis, après une escale à Puerto Rico, ils remontent jusqu'en Virginie où ils font main basse sur une flotte marchande chargée de tabac : huit navires sont capturés et cinq incendiés. En août, ils assiègent New York dont ils obtiennent la reddition : l'ancienne Nieuw Amsterdam retourne ainsi brièvement sous domination néerlandaise devenant Nieuw Orange. Après une croisière au large des côtes espagnoles en Méditerranée, toujours en compagnie d'Evertsen, il rentre finalement en Hollande (mars 1674). L'année suivante, il est envoyé dans la Baltique avec une nouvelle escadre pour assister l'allié danois contre les visées expansionnistes de la Suède, alliée de la France. En mars 1676, il appareille d'Amsterdam avec sept vaisseaux de guerre pour une seconde croisière en Amérique, cette fois, seulement contre les Français. En mai, il met la main sur Cayenne puis, le mois suivant, sur les îles de Marie-Galante et Saint-Martin (100 esclaves capturés). Ensuite, il divise son escadre, envoyant son lieutenant Jan Bont avec la moitié de ses navires porter leur butin, surtout des esclaves noirs, à l'île Tabago (Tobago). Quant à lui, il va croiser aux côtes de Saint-Domingue avec cinq bâtiments dont le plus gros porte 52 canons. En juillet, des sept navires marchands français mouillés au Petit-Goave, trois sont coulés et quatre capturés. Plus de 10 000 rolles de tabac sont enlevés. À cette occasion, il demande à Jean Du Casse, l'un des capitaines marchands, de lui ramener la part de tabac qu'il s'est octroyée à Amsterdam, ce que ne fera pas le Gascon préférant faire route sur Dieppe avec 7 500 rolles. Binckes se retire ensuite à Tabago où il arrive en septembre 1676. Il y établit son quartier général et en organise la défense en faisant ériger, à Klip Bay, le fort Sterreschans en prévision d'une attaque française. Le 3 mars 1677, cette attaque se produit avec l'escadre du comte d'Estrées. Les Français sortent vainqueurs du combat naval qui s'en suit lorsque le chenal est forcé. Six vaisseaux néerlandais sont coulés, Binckes ne conservant que son vaisseau Amiral, le *Bescherming* de 50 canons. Du côté des vainqueurs – l'escadre française était quantitativement supérieure à l'escadre hollandaise – les pertes en hommes sont si lourdes qu'ils renoncent à prendre l'île d'assaut. Trois vaisseaux ont explosé ou ont sombré, un est réduit à l'état de ponton. Lorsqu'avant la fin de l'année, d'Estrées revient avec des forces fraîches, en l'absence d'opposition par mer, il peut entreprendre un débarquement et le bombardement du fort. À cette occasion, Binckes trouve la mort lors de l'explosion de la poudrière. Il tenait alors un conseil de guerre avec ses principaux officiers.

Raynald Laprise

☛ Du Casse, Evertsen, *New York*, *Petit-Goave*, Ruyter

Blaize de Maisonneuve Louis (13 avril 1736, Paimpol-5 mai 1825, Saint-Malo)

Blaize père, originaire des Côtes d'Armor, s'établit à Saint-Malo avant 1760 comme simple commis de négociants. Il se hisse rapidement parmi les armateurs et figure au septième rang de ceux-ci dans le dernier tiers du XVIIIe siècle. De 1767 à 1792, il expédie plus de quatre-vingts navires, surtout pour la pêche à la morue et le commerce de cabotage. En 1792, il arme deux négriers, l'*Aimable Rose* et le *Colibri*, pour le compte de négociants du port d'Honfleur.

À cette date, il est le douzième contribuable le plus imposé de Saint-Malo.

Il adhère aux idées des Lumières : en avril 1789, il accepte d'être élu l'un des délégués du tiers pour la désignation des députés aux États généraux ; en juillet, il préside le conseil permanent chargé de veiller au bon fonctionnement de l'activité urbaine puis il est l'un des fondateurs de la *Chambre patriotique* de Saint-Malo en correspondance avec le *Club breton* de Versailles. Plus tard, en 1792, il est élu trésorier du district. Cependant il est suspect de modérantisme. En décembre 1793, le représentant en mission Le Carpentier, pourtant logé dans le propre hôtel de Blaize, rue d'Orléans, lui adresse des menaces : « Il me dit, écrit l'armateur, que les têtes des puissances étaient tombées, que celles des riches négociants allaient les suivre, que, cependant il me voulait du bien, il me prévenait que je pouvais sauver la mienne en donnant la majeure partie de ma fortune. C'était en d'autres termes me demander la bourse ou la vie [...]. Toutes mes représentations furent vaines. Il me fallut donc capituler. J'avais une inscription de 20 000 l-t sur le Grand livre. J'en fis l'offre qui ne fut pas agréée. J'y joignis la maison du ci-devant séminaire que j'avais achetée 78 000 l-t, et un parti de tabac que j'avais à Morlaix. S'il me fallait réaliser ces trois dons arrachés par la tyrannie, cette perte réunie à celles que j'ai faites chez l'étranger aurait complété ma ruine ; mais je n'ai effectué que le don de l'inscription de 20 000 l-t. » On comprend qu'il ait cessé une grande partie de ses activités et qu'il n'ait pas fait d'armements en course durant les guerres de la Révolution.

Il n'en est pas de même durant celles de l'Empire où il devient le principal armateur des corsaires de Saint-Malo envoyés dans l'océan Indien. En 1804, il arme le *Napoléon*, commandé par le capitaine Le Nouvel, avec 180 hommes, lequel s'empare de l'*Experiment*, l'*Hercule* et le *Diamant*, au voisinage de l'Île de France, puis fait naufrage près du cap de Bonne-Espérance en essayant d'échapper à une attaque anglaise. Il parvient cependant à sauver l'équipage et les éléments les plus précieux de la cargaison. En février 1807, il expédie le célèbre *Revenant*, commandé par Robert Surcouf ; en novembre 1808, la *Gazelle*, brick de 72 tx avec 4 canons et 22 hommes, commandé par Jean Giron et, en octobre 1809, le brick le *Fantôme*, de 200 tx, qui prend deux bâtiments anglais peu après sa sortie de Saint-Malo, mais est capturé le 22 mai 1810, après son appareillage de Bourbon pour le voyage de retour. Pourtant la croisière aurait laissé un bénéfice net de 40 000 fr. Enfin, Louis Blaize envoie, en mars 1810, la *Gazelle* à nouveau, sous le commandement de Thomas Le Blanc.

Marié en secondes noces en 1771 avec Marie-Catherine Fichet des Grèves (1752-1827), il a huit enfants, dont Marie-Catherine, née le 28 octobre 1779, qui épouse le 28 mai 1801 Robert Surcouf dont la famille est en relation d'affaires régulière avec l'armateur, et Louis, né le 26 juillet 1784. Associé à son père à partir de 1804 sous la raison sociale « Louis Blaize et fils », celui-ci dirige la maison après la mort de son père, survenue en 1825. C'est une notabilité locale, président de la Chambre de commerce et du Tribunal de commerce, conseiller général depuis 1831 jusqu'à son décès le 11 avril 1864.

Philippe Haudrère

☛ *Honfleur*, *Île de France*, *Morlaix*, *Saint-Malo*, Surcouf (*Robert*)

Blanckeman Étienne-Jean
(23 décembre 1772, Dunkerque-
4 décembre 1822, Dunkerque)

Le jeune Étienne voit le jour en 1772 dans une famille de bélandriers. Il fait ses débuts dans la navigation sur des navires de commerce quand survient la Révolution. C'est l'année 1792 qui marque une étape essentielle dans sa vie avec le début des guerres de la Révolution. Blanckeman est enrôlé et doit servir dès la mi-août comme simple matelot à bord du cotre *Fanfaron*, sous le commandement de Vanstabel. Il participe à la prise d'Ostende dans la division Moultson.

En 1793, celle-ci est à Anvers, bloquée par des forces supérieures anglo-hollandaises. Pour éviter la prise de ses bâtiments, Moultson les saborde fin mars et charge Blanckeman d'en avertir Dumouriez, mission dont il ne peut s'acquitter eu égard de l'avancée ennemie.

À partir d'avril, sa trace se perd jusqu'au siège de sa ville natale par les Anglais à partir du 1er septembre. Blanckeman est réquisitionné pour servir les pièces côtières, avec le grade de lieutenant mais il ne combat pas, l'Anglais étant contenu à distance par des batteries flottantes. Finalement, l'ennemi se retire une semaine plus tard à la suite de la bataille de Honschoote. Blanckeman n'a plus d'utilité comme artilleur. En octobre, il retrouve un embarquement sur la corvette d'État le *Pandour*, mais comme enseigne-auxiliaire cette fois. Sous le commandement du capitaine Hardouin, il s'initie à la course, le *Pandour*, de 14 canons, réalisant pas moins de soixante-dix prises. C'est au cours d'une escale, que Blanckeman épouse Rosalie-Pétronille-Henriette Loriole, fille d'un tonnelier, le 1er ventôse an III (19 février 1795).

Libéré de ses obligations militaires le 30 germinal an III (19 avril 1795), il profite de la levée de l'embargo sur les corsaires le 23 thermidor (15 août 1795) pour embarquer comme second du *Petit Pérou*, le 19 fructidor (5 septembre 1795). Désormais, son sort semble lié à celui de son capitaine, Cornil Delattre, qui a déjà mené de fructueuses courses lors de la guerre d'Indépendance américaine. Si la première croisière de ce cutter de 19 tx, 6 canons et 25 hommes se déroule bien (quatre prises), il est toutefois capturé lors de la seconde par le *Repulse*, le 13 frimaire an IV (5 décembre 1795). Blanckeman réussit toutefois à s'évader rapidement, le 21 nivôse (11 janvier 1796). Il reprend alors la course dès le 4 floréal (23 avril 1796) avec Delattre sur le *Maraudeur*, petit cutter de 19 tx, 4 canons et 21 hommes. Malgré des moyens limités, ils réussissent à prendre cinq navires anglais en moins de deux mois. Lors de la croisière suivante, commencée le 23 messidor, s'ils parviennent à prendre quatre navires, Blanckeman est capturé le 12 fructidor, alors qu'il commande une prise. Il réussit à s'évader de nouveau, dès le 11 vendémiaire an V (2 octobre 1796). Delattre, tout comme les autres supérieurs qu'a connu Blanckeman, est très satisfait de lui, au point de lui céder une partie de son propre pourcentage sur les prises ! Du 15 ventôse (5 mars 1797) au 26 floréal (15 mai 1797), nouvelle campagne, cette fois sur le brigantin l'*Intrépide* (130 tx, 18 canons et 80 hommes), toujours sous le commandement de Delattre. Ils écument fructueusement la Manche et la mer du Nord (dix prises), et contraignent même un brick anglais à la fuite devant Dieppe.

La fin de l'an V est décisive pour Blanckeman : les armateurs Marlier, Varlet et Fréchon qui arment les navires de Delattre décident de lui confier un lougre de 50 tx, 14 canons et 47 hommes, le *Lynx*. Blanckeman devient capitaine corsaire à moins de 25 ans ! Pour sa première campagne, du 14 messidor au 28 thermidor (2 juillet au 15 août), il n'hésite pas à attaquer l'ennemi jusque sous la côte est de l'Angleterre, et ce même quand il navigue en convoi. Il prend ainsi quatorze navires, souvent à l'abordage et réussit à faire fuir deux cutters au prix d'un dur combat au cours duquel il est gravement blessé. Malheureusement pour lui, le 29 thermidor (16 août) il est attaqué par la corvette *Storck*, qui l'oblige à se rendre malgré une résistance acharnée. Soumis à une détention difficile à Edimbourg, puis à Londres, il parvient encore à s'évader le 3 pluviôse an VI (22 janvier 1798). Il retrouve un commandement à Ostende, sur le corsaire *Hazard* de 12 canons et 25 hommes, du 16 germinal au 4 prairial, (5 avril au 23 mai 1798) mais sans que les résultats soient connus.

Revenu à Dunkerque, il se voit confier un brick quasi neuf de 120 tx, 15 canons et 59 hommes, l'*Anacréon*, avec lequel il est chargé par le ministre de la Marine d'acheminer du matériel et des renforts pour le corps expéditionnaire du général Humbert, parti soutenir les insurgés irlandais. Blanckeman appareille le

18 fructidor (4 septembre 1798) et atteint l'Irlande en passant par les Orcades. Mais la petite troupe à peine débarquée apprend la capitulation d'Humbert, et Napper Tandy, le général irlandais qui la commande, choisit de rentrer. Blanckeman réussit à regagner Dunkerque le 18 vendémiaire an VII (9 octobre 1798). À partir du 2 brumaire (23 octobre 1798), il repart en course sur l'*Anacréon*. Il multiplie les prises lors de ses croisières, grâce notamment à la marche supérieure de son navire (vingt-cinq navires saisis). Mais le 9 messidor an VII (28 juin 1799), il est de nouveau capturé par les Anglais. Cette fois encore, il parvient à s'évader d'une manière fort originale : il usurpe en achetant son accord l'identité d'un matelot français qui devait être compris dans un échange de prisonniers.

De retour à Dunkerque, Blanckeman entre au service de l'armateur Réant-Devries, qui possède une société de commerce importante, et dans laquelle le corsaire dispose d'intérêts. En effet, bien qu'exerçant la course, Blanckeman n'avait pas cessé de prendre part au commerce pendant toutes ces années de guerre que ce soit comme actionnaire, intermédiaire ou encore transporteur grâce à sa bélandre. Réant-Devries lui confie un brick de 120 tx, 14 canons et 64 hommes, le *Chasseur,* avec lequel il renoue avec la course et le succès à partir du 2 brumaire an IX (24 octobre 1800). Sa zone de prédilection reste la côte est de l'Angleterre et ses victimes les plus fréquentes sont des charbonniers, des caboteurs transportant des tissus, du fer, parfois de la marchandise tropicale, ou encore des bâtiments venant de la Baltique avec du fer et des matériaux de construction navale : vingt-quatre navires coulés ou pris en moins de trois mois. La réputation de Blanckeman est telle que le gouvernement britannique met sa tête à prix! Réant-Devries lui confie ensuite une frégate de 200 tx, 17 canons et 90 hommes, la *Bellone*, avec laquelle il prend treize navires en une croisière d'à peine six semaines (du 27 février au 6 avril 1801).

La paix retrouvée en germinal an X – paix d'Amiens, le 25 mars 1802 – interrompt cette brillante carrière d'à peine plus d'une année. Blanckeman retourne en course sitôt la paix rompue, toujours pour le même armateur, sur un autre *Chasseur*, un petit cutter de 30 tx, 2 canons et 40 hommes avec lequel il fait campagne du 2 septembre 1803 au 10 janvier 1804 et prend douze navires. 1804 voit Blanckeman au faîte de la gloire : le 22 janvier, il reçoit de Réant-Devries le commandement d'un brick de 14 canons et 81 hommes, le *Contre-Amiral Magon*, qui compte le jeune contre-Amiral parmi ses actionnaires. Ses premières courses à la tête de son nouveau bâtiment sont un succès qu'attestent les douze navires pris (il en prendra vingt-cinq en tout). Mais surtout sa grande réputation et ses nombreux coups d'éclat attirent l'attention du Premier Consul qui vient de créer l'ordre de la Légion d'honneur. Bonaparte souhaitant récompenser aussi les marins, choisit certains capitaines corsaires parmi les premiers membres de l'ordre. C'est ainsi que le 28 messidor an XII (17 juillet 1804), Blanckeman est fait chevalier de la Légion d'honneur par le contre-Amiral en personne. Ces sept dernières années, le produit de ses prises selon Henri Malo, s'élève à 1,5 million de francs. Mais la chute suit de près l'apogée et son brick succombe quelques mois plus tard, le 16 novembre 1804 face à la corvette *Cruiser*. Le Gouvernement de Saint-James, exaspéré par les prédations du Dunkerquois, est bien décidé cette fois à ne courir aucun risque : bien qu'officier, Blanckeman est séparé de ses subordonnés et soumis à une détention rigoureuse dans un ponton à Chatam. Ce n'est qu'avec la chute de l'Empire qu'il revoit sa terre natale, le 15 avril 1814. Sa santé profondément altérée par sa détention outre-Manche, il ne peut guère jouir d'un repos bien mérité, d'autant plus qu'un nouveau combat l'attend, judiciaire cette fois. En effet, Réant-Devries refuse non seulement de lui communiquer les comptes de sa société alors que le corsaire en est actionnaire, mais lui réclame également de l'argent. Après diverses manœuvres et plusieurs procès, Réant-Devries, acculé et poursuivi par d'autres créanciers,

se suicide. Finalement un arrangement est trouvé avec les héritiers de l'armateur mais Blanckeman n'aura pas l'occasion d'en profiter.

Joël Gatrat

☛ *Dunkerque*, *Londres*, *Ostende*, Vanstabel

Blauvelt Albertus (?-ap. 1637)
et **Blauvelt Willem Albertszoon**
(?, Monnikendam-ap. 1663)

Originaire de la région d'Amsterdam, le flibustier hollandais Willem Albertszoon Blauvelt, contrairement à la majorité de ses pairs, a laissé son empreinte dans la géographie des Antilles et de l'Amérique centrale, donnant son nom à une baie de la Jamaïque (Bluefield's Bay), à une rivière et un port du Nicaragua (Bluefields). Sa carrière, elle, est beaucoup moins bien documentée. Dans les années 1630, il réside sur l'île Santa Catalina, au large du Nicaragua, renommée Providence par les Anglais qui s'y sont établis. Il n'est apparemment pas le seul membre de sa famille à être au service de la *Providence Island Company*, formée pour exploiter cette île et la coloniser. En effet, son père ou son frère aîné, prénommé Albertus, est le premier des deux à être mentionné dans les rapports de la Compagnie. Albertus Blauvelt, qui avait sans doute fréquenté Providence avant les Anglais, y exerce d'abord le métier de charpentier de marine, construisant ses propres barques avec du bois provenant de l'île voisine d'Henrietta (San Andrés). En 1633, il est embauché comme guide par le capitaine Sussex Cammock pour établir un poste de traite au cap Gracias a Dios chez les Indiens Mosquitos. Tout en maintenant la communication entre ce poste et Providence, il explore avec sa barque plusieurs rivières du Nicaragua, notamment le Río Escondido qui portera ensuite son nom. En 1636, il s'embarque comme contremaître sur l'*Expectation*, navire de la Compagnie commandé par le flibustier Giles Marsh avec qui il rentre en Angleterre. En effet, en juin 1637, Albertus est à Londres où il soumet un rapport à la Compagnie en vue d'établir un poste sur la rivière Escondido. En février suivant, la Compagnie lui alloue 40 shillings par mois pour ses services. Par la suite, son nom disparaît des archives pour être remplacé par celui de son parent Willem.

En février 1638, ce dernier est mandaté par la Compagnie pour acheter deux pinasses en Hollande afin d'assurer la défense de Providence contre les Espagnols. Il est aussi autorisé à acheter des esclaves espagnols fugitifs qui vivent chez les Mosquitos. Après la prise de l'île par les Espagnols (1641), Willem Blauvelt apparaît comme capitaine flibustier à Nieuw Amsterdam (future New York), où à l'occasion d'une première escale, en 1642, il vend des esclaves enlevés aux Espagnols. Il commande alors la frégate la *Garce*, de 6 canons, avec une cinquantaine d'hommes d'équipage. Les Provinces-Unies étant en guerre contre l'Espagne, le gouverneur Willem Kieft et plusieurs notables de la colonie prennent des parts dans ses armements. Jusqu'à la fin de la guerre, Blauvelt fréquente annuellement Nieuw Amsterdam, mais n'y vit pas car son lieu de résidence reste l'Angleterre où vivent sa femme Dorothy et leur fils Anthonie. En mai 1644, il y amène une barque de La Havane chargée de sucre et de tabac et une autre enlevée dans la baie d'Amatique avec une cargaison de vin. Dès novembre, il repart en course pour une expédition dont aucun détail n'a été conservé. Lors de sa dernière campagne à partir de ce port, il capture, en avril 1649, une barque chargée de poivre dans la rivière Tabasco. En juillet suivant, c'est au tour d'un navire chargé de bois de teinture puis d'un troisième bâtiment avec lesquels il rentre à Nieuw Amsterdam en septembre. La paix ayant été entre-temps conclue avec l'Espagne, il continue de croiser dans la mer des Antilles cette fois sous pavillon français. En 1653, il est sans doute l'un des deux capitaines néerlandais porteur d'une commission du gouverneur de la Tortue, le chevalier de Fontenay. En effet, en janvier 1654, lors de la prise de l'île par les Espagnols, sa frégate la

Garce se trouve dans le port. Il s'écoule presque dix ans avant que son nom soit à nouveau mentionné. Fin 1663, il est l'un des flibustiers portant commission du gouverneur de la Jamaïque. Il monte alors une barque de 3 canons, avec 50 hommes, non seulement des Anglais et des Néerlandais mais aussi des Mosquitos, ce qui ne doit guère surprendre puisqu'il ne réside pas à la Jamaïque mais plutôt au cap Gracias a Dios parmi ces Indiens.

Raynald Laprise

☛ Flibustiers, Fontenay, *La Tortue*, *Londres*, *New York*, Pavillons corsaires et pirates, *Providence Island*

Blénac Charles de Courbon, comte de (v. 1622-1696)

Le père de Charles, Jacques de Courbon-Blénac, seigneur de Romégoux, est maître de camp d'infanterie. Sa mère, Marie Tison, apporte la terre de Blénac de son premier mariage. Charles épouse, en 1649, Angélique de La Rochefoucauld-Bayers dont il aura onze enfants. Les cinq filles entrent en religion tandis que les six garçons sont tous officiers dans la marine du Roi. Fidèle au parti royal durant la Fronde, le comte de Blénac serait entré dans l'armée au moment du siège de Lérida (1646). Il lève un régiment (régiment des Isles) dont il devient maître de camp puis maréchal de camp. Chevalier des Ordres du Roi en 1661, puis capitaine d'une compagnie franche en 1670, là s'arrête sa carrière dans l'armée de terre. Blénac, comme beaucoup, passe dans la marine avec le grade de capitaine de vaisseau. Cette même année 1670, il commande l'*Infante* au sein de la petite escadre du comte d'Estrées envoyée combattre les Salétins. La guerre de Hollande le voit continuer de servir sous l'Amiral d'Estrées : à Solebay (juin 1672) sur le *Fort*, à Walcheren et au Texel (juin-août 1673) sur le *Fortuné* puis durant la première campagne antillaise en 1676, sur le *Fendant* où il participe à la reprise de Cayenne et à l'attaque de Tabago (Tobago) en février 1677. Le 13 mai 1677, Charles de Courbon est nommé gouverneur général des Îles, succédant à de Baas. D'un caractère épouvantable, de l'avis de nombre de ses contemporains – dont quatre intendants successifs –, il était, selon André Baudrit, « au plus mal avec tous ses subordonnés, et son caractère emporté ne s'apaisait que quand il s'agissait de soulager le peuple et même de protéger les esclaves noirs ». Certes, le biographe du Saintongeais souligne avec raison le rôle joué pour la défense de l'île, qu'il s'agisse des fortifications ou de l'organisation des milices. Il est celui qui, après de Baas, fait de Fort-Royal la capitale de la Martinique. Mais ses succès militaires restent inexploités : Saint-Eustache et Saint-Christophe (avril et août 1689) ne sont que des opérations de pillage, rien n'étant fait pour conserver au royaume ces deux îles. Ce qui amène naturellement à s'intéresser aux rapports entretenus entre le « général » et les flibustiers. Dès 1689, Du Casse lui prête l'armement de cinq corsaires dont deux sont bientôt capturés. Depuis sa nomination, Blénac s'intéresse de très près aux flibustiers du Petit-Goave. Il extorque à Tarin de Cussy la moitié du dixième des prises lui revenant, après avoir obligé les héritiers de Nepveu de Pouancey à lui verser 8 000 l-t. Il commande, en vain, à Du Casse de lui verser l'intégralité de ses revenus en 1692. À l'occasion, le gouverneur de Saint-Domingue avance un montant de ce dixième perçu par Blénac de 100 000 l-t (en cinq ans). Est-ce exagéré ? Le dépouillement des registres du conseil des prises montre que cent treize navires ennemis sont menés à la Martinique durant la guerre de la Ligue d'Augsbourg. Il est probable que tout n'ait pas été comptabilisé. Le comte a une manière personnelle et expéditive de percevoir sa part. L'intendant Robert indique « qu'il se faisait rapporter le manifeste, factures et connaissements des chargements des prises ou, à faute de ces pièces, il interrogeait les capitaines pris sur ce qui composait leur chargement. Il convenait avec l'armateur et les flibustiers de ce qui devait lui être payé pour son dixième et ce verbalement, sans aucune formalité et sans même qu'il eût été rien déchargé de la prise. Les armateurs et les flibustiers s'accommodaient assez bien de cet usage

parce qu'ils étaient dispensés de faire de longues procédures». Présent aux Îles de 1677 à 1682, de 1684 à 1690, et de 1692 au 8 ou 9 juin 1696, date de son décès dû à la dysenterie, il mène, à l'instar de Du Casse, une politique de fidélisation d'une partie des capitaines flibustiers. Desmarestz, un Saintongeais lui aussi, est l'un de ses affidés, tout comme Laccan, Pierre Le Chaisne, La Touche Levasseur et Charton. Les deux derniers sont envoyés pour s'emparer de la Trinité en 1690. Montauban vient lui aussi prendre une commission au Fort-Royal tout comme Abraham Macary et Milliancourt. Blénac compte surtout sur les dégradés de Saint-Christophe, trop misérables pour verser la moindre caution, c'est le cas de Le Mareschal, de Lambert et de Pinel. Lorsqu'il ne dispose pas de navires, il utilise des marchands, telle la *Thérèse* commandée par Thomas Fleurisson, n'hésitant pas à troquer la commission de l'Amiral contre la sienne. Il n'hésite pas non plus à s'acoquiner avec certains forbans tel Jacques Legendre dit Leblond. Peu avant sa mort, on prête à la Martinique quelque quatorze bâtiments et 600 ou 700 flibustiers. La course est un prolongement du commerce en temps de guerre et le moyen d'éloigner les barques corsaires ennemies de la Martinique. C'est encore très clairement un moyen de s'enrichir, en témoignent des liquidations discrètes à Saint-Thomas à son profit.

Philippe Hrodej

☛ BAAS, DESMARESTZ, DU CASSE, FLIBUSTIERS, LAMBERT, MACARY, MILLIANCOURT, MONTAUBAN, NEPVEU DE POUANCEY, *PETIT-GOAVE*, PINEL, TARIN DE CUSSY

BLOIS OU BLOYS DE TRESLONG WILLEM OU GUILLAUME (v. 1529, Den Brielle-17 juillet 1594, Zoeterwoude)

Willem ou Guillaume Bloys de Treslong, seigneur d'Oudenhoorn, Grijsoort et de Petegem, sert la flotte royale espagnole à partir de 1556-1558. En 1567, il fuit la répression catholique et se réfugie à Emden. De là, il participe en 1568 aux combats menés par Louis de Nassau et rejoint les Gueux de la mer en 1571. Cette année-là, il dirige avec Lancelot van Brederode la flotte des Gueux de l'Ems (Eemsvloot) forte d'une trentaine de navires avec 1 000 hommes. Cette flotte est réputée pour sa violence et la barbarie de certains de ses capitaines, notamment Barthold Enthens van Menthenda. Entre mars 1571 et avril 1572, elle mène une vingtaine de raids, terrestres en majorité, contre la province de Hollande qui n'est pas protégée. Néanmoins, cette force subit parfois de gros revers comme en septembre 1571 lorsque François Boschuyzen capture près d'Emden une centaine de Gueux qu'il fait pendre.

Au début de l'année 1572, son navire et sa flotte sont pris dans la glace. Attaqué par plusieurs unités d'infanterie, Willem Bloys réussit à les repousser mais perd 17 hommes et son épée qui se trouve comme trophée dans l'église d'Oosterland sur l'île de Wieringen. Il participe aussi à l'opération qui se termine par la prise de Den Briel et le 29 avril 1572, la ville d'Arnemuiden lui ouvre ses portes. Le 24 mars 1573, il devient Amiral de Hollande puis, le 15 juin 1576, de Zélande. C'est à ce titre que, remontant la Scheld et en bombardant la citadelle occupée par les Espagnols, il aurait hâté la signature de la Pacification de Gand après la réunion des États Généraux à Bruxelles. En 1585, les mauvaises relations qu'il entretient avec les membres en charge de l'amirauté de Zélande conduisent à son arrestation. Libéré grâce à l'intervention de Robert Dudley, duc de Leicester, il est réhabilité en 1591 et meurt trois ans plus tard. Son portrait, réalisé par J.H. Wierix (1597) – moins militaire que ceux de Guillaume de La Marck ou de Louis Boisot – le présente assis à une table tenant un compas, avec carte et boussoles; cette représentation qui est davantage celle d'un officier de marine montre assurément le passage de l'image des Gueux de mer vers celle d'officier de marine.

Roberto Barazzutti

☛ BOISOT, *MIDDLEBOURG*

BLOT JEAN (?-av. 1688)

Ce sont les trésors du galion Amiral la *Nuestra Senora de Las Maravillas* qui ont rendu ce flibustier français célèbre. Ce galion avait sombré en janvier 1656 dans le canal de Bahamas à la suite d'une collision avec un autre navire du convoi. Bien renseigné, Blot surprend le capitaine Martin de Melgar sur le site de cette épave à la fin du mois d'avril 1679. Il s'empare de ses deux bâtiments dont la frégate la *Trinitaria*, armée de deux canons et 80 hommes, qu'il commande entre 1679 et 1682. Le capitaine espagnol et 36 hommes ont été tués dans l'explosion d'un canon puis d'un baril de poudre ce qui a facilité les choses. Avec son associé, le capitaine Bart (Bréha), il utilise des plongeurs indiens. Les deux associés retirent de cette pêche miraculeuse près de 140 saumons d'argent estimés à 200000 pesos. Le gouverneur de La Havane apprenant ce désastre envoie immédiatement une nouvelle expédition sous les ordres d'Esteban de Berroa qui sauve encore, en quelques jours, 51000 pesos des flibustiers. Le capitaine Blot retourne plusieurs fois sur l'épave entre 1680 et 1681 avec la *Trinitaria*, mais apparemment avec beaucoup moins de succès. Peut-être est-il l'un de ces flibustiers établis dans les cayes de Floride qui perturbent le commerce cubain à cette époque. Il est vraisemblable que Blot échange la *Trinitaria* en 1682 contre une autre prise espagnole nommée La *Paloma* commandée auparavant par Grogniet. En effet, selon un témoin, fin 1682, après une course vers Cuba, Blot commandant la *Paloma* s'empare de trois bâtiments sur la côte de Campêche, mais il doit en relâcher deux qui sont secourus par le garde côte de Campêche. Avec sa troisième prise de 8 canons, le *Soledad* – appelé sans doute aussi *Cagona* ou *Cagone* ou *Guagone* qu'il commandera ensuite lors de l'entreprise de Veracruz –, il se rend aux îles du Golfe du Honduras où il brûle la *Paloma* et s'embarque sur le *Soledad*, avec lequel il va croiser sur la côte de Carthagène jusqu'au Río de la Hacha où il capture une frégate chargée de vin et d'eau-de-vie venant de Carthagène, puis il rentre directement au Petit-Goave, d'où il repart pour les côtes de Cuba avant de rejoindre van Hoorn. Il participe à la prise de La Veracruz, le 18 mai 1683, avec onze autres bâtiments flibustiers et à celle de Santo Tomé de La Guayana sur le fleuve Onéroque, le 30 mai 1684. Après s'être donnés rendez-vous à l'île de Tortuga (côte de Caracas), plusieurs capitaines flibustiers décident de passer en mer du Sud, Jean Blot est l'un des leurs. Dans un mémoire daté du 3 mai 1688, Tarin de Cussy reconnaît que « les nommés Jean Roze, l'Escuyer, Blot et Cachemarée » se sont enfuis en mer du Sud avec leurs équipages. Selon le gouverneur de Saint-Domingue, les trois derniers y sont morts.

Jacques Gasser

☛ BART, *CARTHAGÈNE*, FLIBUSTIERS, GROGNIET, HOORN, *PETIT-GOAVE*, TARIN DE CUSSY

BOISOT LOUIS DE (1530, Bruxelles-15 juin 1576)

Louis de Boisot seigneur de Ruart originaire de Bruxelles ne fait pas partie de ces nobles qui manifestent leur opposition en 1566 ni l'un des signataires du Compromis de 1567. Certes, il entretient des contacts avec le prince d'Orange entre 1568 et 1570. Ce n'est qu'en 1571 qu'il est banni par le Conseil des Troubles. En 1572, avec son frère Charles, il accompagne Guillaume le Taciturne dans les combats qu'il mène. Ce dernier lui confie en août 1572, comme mission, de chercher le soutien des huguenots en France et notamment de Coligny. Mais à la suite de la Saint-Barthélemy Boisot se retrouve prisonnier en France. Il arrive à s'enfuir et à rejoindre via l'Angleterre les Pays-Bas. Il participe à la libération d'Haarlem en 1573. Il est nommé le 1er août 1573 Amiral de Flessingue, grade temporaire pour devenir le 15 août 1573 lieutenant Amiral de Zélande. En tant qu'amiral, il obtient la reddition du fort Rammekens, le 15 août 1573. Il est vainqueur d'une flotte espagnole en novembre 1573 près de Reimerswaal.

Avec Joost de Moor, il combat le 29 janvier 1574 la flotte espagnole qui tente d'amener provisions et armes à la garnison de Middlebourg. Au cours de la bataille dite de Reimerswaal, il perd un œil « het Lodijksche gat » mais la victoire des Gueux sonne la reddition pour la garnison de Middlebourg qui capitule le 8 février 1574. Le 30 mai 1574, se déroule près d'Anvers, la bataille du fort de Lillo. À cette date, les troupes espagnoles se mutinent à Anvers. Le général espagnol Requesens, craignant qu'elles ne s'emparent des navires mouillés dans le port, décide de les déplacer de quelques miles. Boisot est au courant de la situation. Un de ses éclaireurs, le capitaine Evert Hendrickse, l'ancêtre de la famille Evertzen, revient avec deux prises. Boisot décide alors de lancer toute la flotte sur ces navires : cinq sont coulés d'autres brûlés. La poursuite continue jusqu'aux portes d'Anvers. Boisot veut profiter de la situation pour prendre la ville mais ses hommes sont au bord de la mutinerie. La flotte zélandaise retourne à Flessingue avec plusieurs prises, 102 canons de bronze et l'Amiral espagnol Adolf van Haemstede fait prisonnier. Une autre source ne parle pas de mutinerie de la part des Espagnols, mais de l'attaque des Zélandais face à la menace qu'aurait représenté une flotte espagnole en constitution. Boisot dirige les forces qui libèrent Leyde le 2 ou 3 octobre 1574. Les rebelles tiennent alors la plus grande partie de la Hollande et de la Zélande. Des flottes plus cohérentes sont basées dans le Zuiderzee, le Haarlemmermeer, le Leidermeer, en Hollande du Sud et en Zélande. Depuis le 4 mars 1574, Boisot est aussi lieutenant Amiral de Hollande et de la Frise de l'Ouest. Tandis qu'un tribunal des prises est établi à Flessingue, Boisot est l'homme qui réorganise et transforme l'armée navale. Si les lettres de commission sont délivrées par Guillaume d'Orange, elles doivent être approuvées par Boisot qui, en outre, fournit les noms de ceux qui se portent caution. Le dixième des prises revient à Guillaume, le cinquième à la Cause, le produit net étant partagé moitié pour l'équipage, moitié pour les bailleurs.

On dispose d'une gravure de ce personnage, C. Visscher le représente en armure avec en arrière plan la libération de Leiden. Son frère cadet Charles sert de facteur entre les Gueux de la mer et Guillaume d'Orange. Il participe à la prise de Middlebourg en 1574, alors qu'il exerce la fonction de gouverneur de Flessingue. Il meurt noyé en 1576 sur le bras oriental de l'Escaut au cours d'une tentative visant à capturer Zierikzee.

Roberto Barazzutti

☛ BARBARESQUES, COLIGNY, *FLESSINGUE*, *MIDDLEBOURG*

BONNET STEDE (?-1718)

Est-ce parce qu'il a été soldat, qu'il se donne le titre de major durant son procès et qu'il est traité comme un gentleman par ses juges ? Probablement est-ce lui qui se marie à la Barbade avec Mary Allumbey, le 21 novembre 1709. C'est dans la même paroisse St Michael que son fils est baptisé, le 21 novembre 1714. Une vie paisible qui rend les raisons l'incitant à prendre la mer difficilement compréhensibles. D'aucuns disent qu'il voulait avant tout fuir sa mégère. Quoi qu'il en soit, il achète, en 1717, le navire *Revenge*, de 70 tx et 10 canons, qui réapparaît en Virginie avant de faire route sur Charleston. C'est là que Bonnet réalise ses deux premières prises. D'autres navires tombent encore en son pouvoir. Les cargaisons sont pillées : les vivres, les vêtements, l'argent, les munitions et les esclaves, mais aussi du sucre et du rhum, de quoi s'enivrer. Bonnet gagne ensuite la côte hondurienne où il croise Edward Teach, dit Barbe Noire. Des témoins assurent que profitant de ce que son équipage ne semble guère lui témoigner une grande confiance, Barbe Noire l'embarque à ses côtés un peu comme apprenti pirate tandis que le *Revenge* est confié à l'un de ses lieutenants, Richards. Le major doit suivre Barbe Noire durant six mois, jusque sur les côtes caroliniennes et participer au blocus de Charleston en mai 1718, son patron et geôlier lui ayant ravi ses vivres,

son butin et le commandement de son bateau. Un peu plus tard, il profite de la confusion semée par l'annonce de l'amnistie proclamée par George I[er], pour reprendre le contrôle de son bâtiment, qu'il renomme le *Royal James*. Dans la foulée, Bonnet porte secours à 17 hommes abandonnés par Teach. Il lui paraît possible de revenir dans la légalité en profitant de la guerre des Deux Philippes qui oppose la Quadruple Alliance à l'Espagne. Il décide de faire voile prudemment sur Saint-Thomas afin de négocier une commission pour courir sur les Espagnols. Néanmoins, face à la pénurie de vivres, il pille plusieurs barques. Puis, il effectue sa carène aux environs du cap Fear. Les autorités de la Caroline sont excédées de l'interruption de leur commerce. Deux navires bien armés ont spécialement été préparés pour s'emparer des pirates. Le 26 septembre 1718, Bonnet et Harriot sont arrêtés par le colonel William Rhett, non loin de l'actuelle Wilmington, après six heures de mousqueterie ; un échange très bref, au terme duquel Rhett perd 18 hommes, les pirates 9. Bonnet et son équipage sont jugés à Charleston mais le major parvient à s'échapper de la maison du prévôt Nathaniel Partridge en compagnie de David Harriot. Bénéficient-ils de complicités ? L'Assemblée coloniale vient de statuer sur une législation anti-pirate. C'est dans ces conditions que l'équipage de Bonnet est jugé, sans grand espoir. Le 5 novembre, 39 hommes sont condamnés à mort, 32 sont exécutés trois jours plus tard. Quant au major, il est rapidement repris par Rhett à Sullivan Island. Son compagnon de fuite trouve la mort dans l'opération. Le procès de Bonnet débute le 10 novembre. L'attitude digne du Barbadien lui vaut un mouvement de sympathie. Il clame son innocence, insiste sur sa position d'otage. Mais le juge Nicholas Trott se montre impitoyable. Reconnu coupable, le « gentleman pirate » ne cesse, durant le mois qui le sépare de son exécution, de maintenir cette position. Il est vrai que les langues se délient. Se faire passer pour une victime n'est-il pas un bon moyen de défense ? Walter Hamilton, gouverneur des Leeward Islands, rapporte au Conseil du commerce et des colonies, le 6 janvier 1718, que le vaisseau de Teach et le sloop de Bonnet qui avaient capturé plusieurs marchands deux mois plus tôt, sortant de St Kitts et de la Guadeloupe, étaient sous le commandement unique de Bonnet. Sans surprise, il est supplicié le 10 décembre 1718.

Philippe Hrodej

☛ *CHARLESTON*, *GUADELOUPE*, TEACH

BONNY ANN ALIAS *ANNE FULFORD* (1698, Cork-1782)

Ann Bonny est née en Irlande, fille illégitime des amours ancillaires de William Cormac, homme de loi, avec sa servante. Le père trouve plus pratique d'élever sa fille comme un garçon, et quitte sa famille légitime pour la Caroline du Sud où il devient marchand et planteur. En grandisssant, Ann a la réputation d'un caractère bien trempé, une indomptable à la tête solide. En 1718, elle épouse un marin sans le sou rencontré dans une taverne, nommé James Bonny, « qui ne valait pas plus que du gruau ». Elle décide de partir pour New Providence aux Bahamas où elle arrive à peu près au même moment où Jack Rackam vient solliciter le pardon royal, dans les derniers mois prévus par l'amnistie. Ayant encore de l'argent, débauché mais précédé d'une réputation d'intrépidité, Jack Rackam, appelé aussi Calico Jack, tombe amoureux de celle qu'il considère comme son âme sœur. Reste à se défaire du mari en pratiquant ce que l'on nomme communément la vente d'épouse, soit le versement d'argent contre une renonciation écrite. La chose finit par arriver aux oreilles du gouverneur Woodes Rogers. Richard Turnley, qui devait négocier l'arrangement à l'amiable avec James Bonny, les ayant dénoncés, la jeune femme est menacée du fouet si elle ne s'amende pas rapidement. Il semble que c'est à cette époque qu'Ann tombe enceinte. Selon Johnson, qui mentionne l'épisode repris par Cordingly, Rackam aurait

amené sa maîtresse dans l'île voisine de Cuba où elle aurait accouché d'un garçon avant de reprendre sa place aux côtés de son amant. C'est alors que la fuite est décidée. Intimement liée à Rackam mais aussi à Mary Read, Ann participe à toutes les actions sur le *William* puis sur le sloop anglais repris aux Espagnols; elle donne de la poudre aux hommes. Comme Mary, elle se défend jusqu'au bout lorsque les hommes de Barnet passent à l'abordage. Dévoilant sa féminité aux juges de Spanish Town, elle bénéficie, à l'instar de Mary, d'un procès à part. Sa féminité n'a jamais vraiment été cachée aux dires de Dorothy Thomas, capturée par Rackam, et qui témoigne avoir aisément identifié les deux femmes «à l'importance de leur poitrine». Cependant, les deux femmes pirates sont enceintes, il est par conséquent impossible de les exécuter. Mais Ann a plus de chance que son amie. Sur l'intervention de son père, devenu un personnage important, elle est libérée et ramenée saine et sauve à Charleston où elle accouche du second enfant de Rackam. Le 21 décembre 1721, on lui fait épouser Joseph Burleigh, avec lequel elle aura huit enfants. Elle meurt à l'âge de 84 ans en Caroline du Sud où elle est enterrée.

Philippe Hrodej

☛ *CHARLESTON*, *NEW PROVIDENCE*, RACKAM, READ, ROGERS

BONTEMPS JEAN (?, Rouen ou le Havre-1570)

Né en Normandie, le capitaine Jean Bontemps fait vraisemblablement ses premières armes lors des guerres franco-espagnoles des années 1550. En 1559, en compagnie de Jean-Martin Cotes, il saccage Santa Marta et Carthagène des Indes, qui doit, de surcroît, lui payer une rançon de 4000 pesos. Il appartient à la première génération de marins convertis au protestantisme. En 1562, il se révolte contre le roi de France, à l'instar de bien d'autres capitaines huguenots et, depuis Le Havre, il se met à pourchasser les navires catholiques dans la Manche tout en cultivant des amitiés en Angleterre. Tout au long des années 1560, il est réputé venir chaque année en Amérique pour y pratiquer la piraterie à l'encontre des navires ibériques, la traite des Noirs et la contrebande avec les colons espagnols. Il pratique également le troc avec les Amérindiens. Ses opérations commerciales, qui mobilisent souvent plusieurs navires, se passent généralement sans incidents. Mais en 1564, il doit lutter contre les féroces Caraïbes de la Grenade. Au cours d'un combat, qui a lieu non loin de Saint-Domingue, il affronte également des Espagnols, qui lui font perdre deux navires. L'année 1567 est au contraire riche en retombées financières. Au printemps, on le signale dans les Antilles à la tête d'une flottille de cinq navires – tant français qu'anglais –, transportant de nombreuses marchandises et une cargaison d'esclaves noirs. Le commerce négrier initié à cette échelle par John Hawkins n'est donc pas entre les mains des seuls corsaires britanniques, les Français l'expérimentent à la même époque. Sur la route, en passant près de la Grande Canarie, il avait pris une hourque flamande sur laquelle se trouvait de «nombreuses jarres d'huile» et du vin ainsi que quatre pièces d'artillerie. Il «trafique» dans l'île de la Margarita ainsi que «dans quelques ports de l'île d'Hispañola», ce qui lui permet de dégager de substantiels bénéfices. Bien qu'il échoue devant le Rio de la Hacha, il capture par la suite plusieurs navires sur les côtes de la Yaguana, réunissant par la même occasion un butin de plus de 100000 pesos. Les esclaves noirs qui s'y trouvent sont aussitôt revendus dans la région. À son retour au Havre-de-Grâce, où il réside, Jean Bontemps se vante d'avoir ramené de son périple quelque «50 marcs et 7 onces d'or, 287 marcs d'argent, 152 marcs et 2 onces en réaux et quantités de cuirs et autres marchandises». Ses actes de piraterie ne lui interdisent nullement d'entretenir des liens d'affaires avec de nombreux colons espagnols. En mars 1570, il se rend par exemple dans l'île de la Gomera, aux Canaries, où il est fort bien reçu par le comte Diego de Ayala qui l'autorise

à s'y approvisionner, à y effectuer des échanges commerciaux et à y séjourner pour se reposer de sa longue traversée depuis la France : pour remercier son hôte d'un tel accueil, le capitaine l'informe de l'arrivée prochaine de plusieurs corsaires huguenots ! Lui-même est alors à la tête d'une flotte de dix navires, la plus puissante qu'il ait jamais commandée. Outre son propre frère, se trouvent à bord de 500 à 600 « hommes de guerre » ainsi qu'une « grande quantité de Noirs et de marchandises », destinés à être échangés « de gré ou de force » sur les « côtes de Terre Ferme ». Durant l'été, la flotte longe les côtes du Venezuela. En septembre, Bontemps entre dans le port de la Burburata, avant de repartir en mer à la poursuite de navires espagnols. Mais il est tué, début octobre 1570 (le jour de la saint François), par des Indiens, dans l'île de Curaçao, près de la Terre-Ferme et non loin de La Margarita, où il s'était également rendu peu de temps auparavant.

Il avait pourtant pris l'habitude, depuis des années, de venir s'y ravitailler – en viande notamment – et d'y faire réparer ses navires. Comme bien d'autres marins, il en profitait pour échanger des marchandises françaises ou revendre une partie de son butin. Après s'être approché de l'île avec trois « gros navires » équipés de « grandes chaloupes », il avait débarqué sur la plage avec environ 70 hommes. Il voulait alors se venger de l'unique Espagnol de l'île, l'*administrador* Gonzalo Barbudo, qui avait refusé de lui donner ce qu'il demandait. Ses soldats avaient aussitôt brûlé quelques maisons, ainsi que l'église, tout en pillant ce qu'ils pouvaient. Mais Barbudo était parvenu à mobiliser une quarantaine d'Indiens, qui, armés d'arcs et de flèches, infligèrent une cuisante défaite aux Français, lesquels, en raison d'une pluie battante, n'avaient pas pu utiliser leurs arquebuses. La plupart d'entre eux furent massacrés. La mort du capitaine Bontemps, qui avait jusqu'ici toujours su fédérer les initiatives, entraîne d'emblée l'implosion de la flotte. Son frère rejoint Le Havre-de-Grâce avec trois navires, laissant les autres vaisseaux emprunter leurs propres routes : il emporte alors plus de « 9 000 cuirs du Pérou [Antilles] », 14 livres d'or – ou 39 selon les sources – ainsi que d'autres marchandises. Mais tout lui est confisqué à la demande de l'ambassadeur espagnol, à l'exception de l'or qu'il avait eu le temps de cacher. Quant à Jean Bontemps, son corps est mutilé : sa tête aurait en effet été exposée à Santo Domingo comme un véritable trophée.

Mickaël Augeron

☛ HAWKINS, FLIBUSTIERS, *LE HAVRE*

BORDEAUX

En parcourant l'historiographie bordelaise, on peut se poser cette question : Bordeaux est-elle une cité corsaire ? Alors que l'Histoire retient surtout le passé corsaire de Saint-Malo, des ports du Pas-de-Calais, voire de Bayonne, celui de Bordeaux reste méconnu. Pourtant, l'armement en course a bel et bien existé dans le Port de la Lune. Son activité est marquée par les différents conflits qui jalonnent les XVIIe et XVIIIe siècles car ils perturbent ou paralysent son commerce maritime. Pour autant, la course a plutôt été marginale sur les bords de la Garonne. Les armateurs du cru ne s'y adonnent qu'en dernier recours. C'est-à-dire lorsqu'ils n'ont plus vraiment d'alternative, quand il n'est plus possible d'armer au commerce ou lorsqu'ils estiment que les chances de profits dépassent les risques. Autant dire que le total des armements corsaires bordelais est loin de rivaliser avec celui des grandes cités corsaires de la Manche. Toutefois, ils existent. L'intérêt pour la course est progressif tout comme l'orientation atlantique du commerce bordelais.

Les premières lettres de marque bordelaises semblent n'apparaître qu'à partir du conflit de la Ligue d'Augsbourg, à la fin du XVIIe siècle. Sous le règne de Louis XIV, l'armement maritime n'est qu'à ses débuts dans la cité des bords de Garonne. Le port ne dispose alors que de quelques dizaines de bâtiments de haute mer.

Toutefois, 48 corsaires sont armés entre 1688 et 1697 (auxquels il faut ajouter 40 armements en guerre et marchandises). Quelques années plus tard, si la guerre de Succession d'Espagne voit assez peu de corsaires bordelais sortir de l'estuaire de la Gironde (24 armements en guerre et 197 en guerre et marchandises), c'est parce que les négociants bordelais se lancent en parallèle dans les armements pour les Antilles qu'ils privilégient. Cette nouvelle orientation commerciale prend alors durablement son essor à Bordeaux.

Si les résultats de la course lors de ces deux conflits sont difficilement estimables à cause d'un manque cruel de sources, on peut toutefois souligner plusieurs points. Tout d'abord les succès des corsaires bordelais (limités dans l'ensemble) ont permis à quelques négociants du cru d'acquérir expérience et capitaux. Cela leur donne confiance et renforce leur motivation pour se tourner vers la navigation long-courrier. Ensuite, les marins girondins prennent conscience de leurs capacités. Ils savent à présent qu'ils peuvent quitter les côtes françaises et les rives de la Garonne pour se lancer à l'assaut de l'Atlantique. Lorsque surgit la guerre de Succession d'Autriche trente ans plus tard, le port de Bordeaux n'a plus le même visage qu'au début du siècle. Les armements bordelais sont partagés entre l'activité de cabotage avec les ports français, les échanges avec les villes d'Europe du Nord et le trafic colonial. Et c'est ce dernier que les négociants privilégient le plus. Si en 1715, cette activité représente moins de 7 % du commerce maritime du Port de la Lune, en 1744, elle est trois fois plus importante. Bordeaux est devenu l'un des premiers entrepôts de sucre d'Europe. Ce conflit freine la navigation coloniale française. Bien que le système de convois mis en place par le ministre Maurepas se révèle globalement inefficace, les armateurs bordelais continuent malgré tout à expédier leurs bâtiments vers les Îles et le Canada, dotés de commissions en guerre et marchandises et munis de canons. La poursuite du commerce colonial explique en partie le petit nombre d'armements corsaires réalisé. On n'en dénombre en effet qu'une quinzaine entre 1744 et 1748. Le bâtiment corsaire bordelais le plus connu de cette époque est sans nul doute la *Marquise de Tourny*. Ce corsaire de 200 tx, armé de 22 canons et monté de 250 hommes, fait 12 prises entre 1745 et 1749. L'une d'elle est vendue 120 000 l-t. L'épave de ce corsaire a été retrouvée dans les eaux de la Manche en 2008. Hormis cet exemple, la course bordelaise se montre alors très discrète puisque le nombre de prises peut être estimé entre 15 et 20 navires ennemis seulement. Les pertes dépassent les profits et les armateurs préfèrent poursuivre la navigation coloniale malgré les risques.

Avec la signature de la paix d'Aix-la-Chapelle, la liberté des mers est rétablie. Le commerce colonial bordelais reprend son développement. Bordeaux privilégie alors le Canada et la Martinique. Dans cette île, la part des navires venant de Bordeaux est passée de 39 % en 1733 à 66 % en 1750. À cette époque, la culture du café y est en plein essor et la demande européenne est forte. Bordeaux devient dans le même temps le premier port français du commerce canadien, dépassant La Rochelle et Bayonne. Les navires bordelais peuvent ainsi, après avoir faits leurs ventes à Québec ou à Louisbourg, fournir les îles coloniales des Antilles en farines, morues, bois de merrain et de construction. Ils reviennent ensuite sur les berges de la Garonne chargés de denrées telles que sucre, café ou indigo. La période de paix qui court de 1748 à 1755 permet à Bordeaux d'affirmer le développement commercial de son port plus que jamais tourné vers le trafic colonial. L'activité atteint un sommet. En 1753, le tonnage des bâtiments armés pour les colonies s'élève à 35 000 tx. Il était seulement de 20 000 en 1740. En 1755, Bordeaux expédie pour les colonies autant de navires que tous les autres ports français réunis. Autant dire que la capture par les Anglais de plus de 300 navires marchands français entre septembre et octobre 1755, dont 96 bordelais, porte un coup sévère à son commerce. Outre la perte de 6 000 marins que les Anglais refusent de libérer, le commerce

colonial de la métropole perd au moins 30 millions de livres. Ces pertes entraînent de nombreuses faillites dans le milieu du négoce bordelais (armateurs, assureurs, etc.) qui se retrouve dans une situation difficile. Le nombre des armements coloniaux chute durablement et de façon vertigineuse durant le conflit.

Années	**Nombre de congés au long-cours délivrés à Bordeaux**
1755	195
1756	113
1757	77
1758	42
1759	28
1760	27
1761	42
1762	59
1763	165

Au début des hostilités, les négociants bordelais se trouvent privés de capitaux, de ressources, de navires et de marins. De plus, la marine et les corsaires anglais contrôlent les mers ainsi que les côtes de métropole et des colonies. La course se présente alors comme un moyen de maintenir une activité économique dans le port. Pourtant, les armements en guerre et marchandises sont plus de trois fois supérieurs aux armements corsaires (169 commissions en guerre et marchandises contre 54 lettres de marques). Munis de ces commissions mixtes, les bâtiments bordelais prennent le plus souvent la mer en convois bien que ceux-ci ne soient pas toujours escortés par des frégates de la marine du Roi. Chargés de marchandises pour les Antilles ou le Canada, armés de canons et d'armes de poing (pistolets, fusils, sabres), montés d'un équipage un peu plus nombreux qu'en période de paix, les capitaines sont autorisés à attaquer, arraisonner ou rançonner des navires marchands ennemis si l'occasion se présente. Bien entendu, ils ne peuvent s'attaquer qu'à des proies de petites tailles (navires de commerce peu armés, caboteurs, etc.) mais cela offre à la fois un profit supplémentaire au voyage (pour l'armateur et l'équipage) et une forme d'exutoire et de riposte aux attaques anglaises. Durant ce conflit, quelques actes héroïques marquent les esprits comme la farouche résistance du capitaine Rozier. En avril 1757, son navire le *Robuste* (400 tx, 24 canons) affronte successivement une frégate anglaise de 36 canons puis, deux jours plus tard, alors qu'il est gravement endommagé, un corsaire monté de 200 hommes d'équipage. Ces combats sont rapportés dans la « Gazette de France » du 7 mai 1757 et font l'objet d'une publication quelques mois plus tard. Le capitaine bordelais se voit accorder, suite à cet acte héroïque, un brevet de lieutenant de frégate et l'équipage une gratification de 3 000 l-t à se partager. À cette époque, le corsaire bordelais le plus connu est Jacques Kanon. Après plusieurs croisières fructueuses sur des navires corsaires dunkerquois (la *Valeur* et le *Prince de Soubise*), il est sollicité par l'armateur bordelais Pierre Desclaux pour commander la frégate le *Machault* en 1759. C'est également à la tête de cette frégate qu'un autre capitaine se fait connaître : il s'agit de François Bernard Chenard de La Giraudais. Originaire de Saint-Malo, il part de Bordeaux en 1760 avec cinq autres navires pour le Canada dans le but de renforcer en troupes la Nouvelle-France. Cette expédition est un échec et s'achève par la bataille de Ristigouche (juin-juillet 1760) et le sabordage du *Machault* (la fouille de cette épave a d'ailleurs permis de mettre au jour de très nombreux objets). Toutefois, La Giraudais prend sept navires à l'ennemi durant ce voyage. Revenu à Bordeaux fin 1760, il reste tout aussi efficace puisqu'il capture au moins sept autres bâtiments anglais lors des différentes croisières qu'il effectue jusqu'à la fin du conflit successivement sur la *Fortune*, l'*Arlequin* et le *Scaramouche*. Pour autant, les prises effectuées par les corsaires purs sont plutôt maigres (une trentaine seulement). La gêne pour le commerce anglais est donc minime. Si quelques capitaines se sont distingués par leur bravoure et leur réussite, très peu de négociants-armateurs se sont enrichis. Ces derniers ont surtout

armé en guerre et marchandises et tenté d'approvisionner la Nouvelle-France, mais en vain. La paix revenue, le Canada est perdu mais la France conserve les Antilles. Bordeaux a encore ces îles à sucre comme horizon commercial.

La guerre de Sept Ans affecte profondément l'activité maritime et commerciale du port de Bordeaux. Les importations de denrées coloniales chutent alors de façon vertigineuse. Celles de sucre tombent par exemple de 20 000 t en 1754 à 300 t en 1759. Les pertes financières et matérielles sont importantes pour les négociants, les faillites nombreuses. Mais après ces longues années de guerre et de privations, les colonies d'outre-mer ont besoin de vins, de farines, de fournitures, d'esclaves, etc. Et Bordeaux dispose du savoir-faire pour parvenir à satisfaire leurs besoins. La reconstruction rapide de sa flotte marchande (une centaine de navires lancés entre 1763 et 1767) permet, dès 1764, d'importer 32 000 tonnes de sucre. Son intense navigation vers les Antilles (où elle exporte surtout des farines et du vin) lui redonne très vite son aura d'avant 1756. Et, en 1775, le Port de la Lune accapare déjà près de la moitié du commerce colonial de la métropole. En parallèle au commerce antillais en droiture, les négociants bordelais s'intéressent de plus en plus à la traite des Noirs. Lorsqu'en 1776 les colons américains déclarent leur indépendance et par la même la guerre au roi d'Angleterre, Bordeaux incarne « la Porte Océane », le premier port de France et le premier entrepôt colonial européen. Sa flotte commerciale se compose de plusieurs centaines de navires dont le tonnage moyen tourne autour des 270 tx. Elle dispose d'un profond réservoir de marins qu'elle recrute sur les côtes charentaises au Pays basque ainsi que de capitaines et d'officiers compétents. Ses négociants et armateurs ont de gros moyens financiers et de bons réseaux bancaires en Europe. Mais si, en 1778, la guerre d'Indépendance américaine ne laisse pas insensible les Bordelais, touchés par l'esprit des lumières, aucun ne voit d'un bon œil le déclenchement d'un conflit qui va perturber l'activité maritime de leur port. Si les répercussions sur le trafic long-courrier sont importantes, aucun ne voit pour autant la course comme une activité prioritaire. Pourtant, le commerce colonial souffre du conflit. Les expéditions à la traite des Noirs sont suspendues et les départs vers les Antilles chutent de moitié entre 1776 et 1779, passant de 277 à 133. Éloignés des zones d'opérations militaires et des côtes anglaises, les armements en course ne sont pas une priorité sur les bords de la Garonne. On ne dénombre qu'une douzaine de lettres de marque bordelaises durant la guerre d'Amérique (1778-1783). Comme auparavant, les armements en guerre et marchandises, vers les Antilles mais aussi vers le continent nord-américain, conservent la faveur du négoce. Ils permettent en outre de trafiquer avec les *insurgents*. Beaucoup de navires bordelais sont d'ailleurs capturés par les Anglais dont les corsaires et les vaisseaux de guerre surveillent les côtes américaines. À titre d'exemple, la firme bordelaise Reculès Debasmarein Raimbaux et Cie perd ainsi onze navires. Au bord de la faillite, elle équipe alors trois corsaires (la *Vengeance*, le *Cherche Bruit* et la *Marquise de Lafayette*) qui font sept ou huit prises. Mais cela n'est pas suffisant pour sauver cette maison de commerce dont les créances sont beaucoup trop importantes. Utilisant des bâtiments de forts tonnages (300 à 350 tx), les armateurs bordelais préfèrent le système des convois, avec des vaisseaux bien armés, aux armements en course toujours aléatoires. De plus, la marine du Roi étant bien présente aux Antilles, les îles à sucre sont accessibles et le commerce peut donc se poursuivre malgré le conflit. Les corsaires anglais, très présents aux abords des côtes métropolitaines, opèrent toutefois des coupes sombres dans la flotte bordelaise. On dénombre quinze à vingt prises réalisées par des vaisseaux bordelais (la plupart sous commissions en guerre et marchandises) entre 1778 et 1783, ce qui est très peu compte tenu du nombre d'armements effectué (plus de quatre cents sans compter ceux réalisés sous pavillon neutre).

Cet état des choses évolue durant les guerres révolutionnaires. Mais le contexte est radicalement différent. Au début des années 1790, le port de Bordeaux a déjà perdu un peu de son lustre d'antan même si le commerce avec Saint-Domingue est encore très actif tout comme la traite des Noirs. L'inflation, l'endettement de nombreuses maisons de commerce, l'instabilité politique et les guerres engagées en Europe sont quelques-uns des facteurs de cette morosité économique. Puis, des décisions politiques préjudiciables au commerce bordelais sont prises : la suppression des primes pour la traite des Noirs (juillet 1793) et l'abolition de l'esclavage (février 1794). Le commerce négrier bordelais n'a donc plus de raison d'être alors qu'il est à cette époque le second du pays (derrière celui de Nantes). Le négoce se retrouve alors confronté à de grosses difficultés. La déclaration de guerre à l'Angleterre, maîtresse absolue des océans, aggrave la situation. La France ne peut lutter avec une marine de guerre désorganisée. Elle manque aussi de marins et d'officiers compétents. Le port de Bordeaux se retrouve rapidement soumis au blocus anglais. Les liaisons maritimes avec les Antilles sont bloquées. L'activité maritime est alors complètement paralysée. Le négoce n'a pas d'autre solution que de mettre tous ses moyens financiers au service de la course même si cette activité demande des capitaux importants (150 000 l-t pour l'armement d'un trois-mâts de 300 tx). Dès février 1793, comme de nombreux ports français, Bordeaux arme à la course. Tous les secteurs d'activité du port sont sollicités et notamment les constructeurs de navires. Ces derniers ont une part importante dans les résultats positifs des corsaires bordelais. Durant ces vingt années de guerre, la construction navale atteint à Bordeaux des sommets d'excellence que les Anglais lui jalousent. Les chantiers les plus réputés sont ceux des constructeurs Jalineau, Pierre Guibert et des frères Courau. Ces ingénieurs se font les spécialistes français des formes de coques aux « maîtres sections en V », particulièrement adaptées pour la vitesse à la mer. Cette spécificité des coques apporte la meilleure réponse aux préoccupations majeures des navires corsaires : avoir le dessus sur son adversaire en vitesse et manœuvrabilité. Ils optimisent au maximum les techniques et l'architecture des bricks, corvettes et frégates afin d'en faire des esquifs fins et rapides. La majorité des navires bordelais munis de lettres de marque sont des bâtiments neufs ou récents et construits spécialement pour la course. Des chantiers des bords de Garonne sont issus les plus efficaces des vaisseaux corsaires de la période : la *Confiance*, la *Bellone*, le *Renard*, le *Bordelais*… Innovateurs, les chantiers Pierre Guibert lancent même en 1799 le premier quatre-mâts du monde, précurseurs des clippers, qui est armé à la course en 1800. Sans les progrès technologiques et les innovations d'architecture des coques opérées par les ingénieurs du Port de la Lune, les corsaires bordelais n'auraient pas enregistrés les même succès.

Pendant vingt ans, les navires de course bordelais couvrent toutes les mers du globe. Ils attaquent le commerce anglais partout où ils le peuvent : Europe, Antilles, Afrique et océan Indien. Le premier d'entre eux à se faire remarquer est la *Citoyenne Française* (400 tx, 30 canons). En 1793, commandé par Pierre Dubedat, il livre un violent combat à une frégate anglaise de 40 canons, l'*Iris*, et parvient à regagner un port français. Il est le premier d'une longue série à avoir laissé son nom dans l'histoire de la course bordelaise. Celle-ci est massive : 252 corsaires sont armés entre 1793 et 1814. Beaucoup d'entre eux attaquent le commerce anglais dans l'océan Indien où il est le plus vulnérable. La période la plus active et la plus prolifique se situe entre 1796 et 1801 où le négoce expédie 163 lettres de marques soit 27 par an. Mais le succès n'est pas au rendez-vous pour tous puisqu'entre 1797 et 1801, 29 corsaires bordelais sont capturés par les Anglais. Toutefois, le nombre de prises est important : 382 bâtiments et corsaires anglais capturés entre 1793 et 1814. Globalement, la course se révèle rentable, même si l'échec peut

entraîner la ruine de l'armateur malchanceux. Elle rapporte aux négociants les plus chanceux plusieurs millions de livres et permet au port de Bordeaux de continuer à prospérer. Malgré les risques, quelques-uns s'en font les spécialistes tels Pierre Sauvage, Jacques Ségur, Philippe Van Döhren, Jean Etienne Balguerie junior ou Daniel Lacombe. Mais le principal armateur corsaire de Bordeaux de la période est Jacques Conte. Cet ancien capitaine de navire devenu armateur expédie en effet 32 corsaires entre 1793 et 1814 soit 13 % du total des armements en course de Bordeaux. Seuls trois de ses navires sont capturés alors que le taux de pertes s'élève quelquefois à 70 % chez ses confrères. Ses corsaires enlèvent à l'ennemi 150 bâtiments dont 103 parviennent dans un port français. Ils rapportent une somme brute de 29,6 millions de francs pour un bénéfice net de 13,3 pour les actionnaires. Jacques Conte doit sa réussite et sa fortune à son audace, ses choix (dans ceux des hommes, des navires, des zones de croisières), ses spéculations (il n'avait en fait qu'une faible part personnelle dans ces armements) et surtout ses capitaines. Ces derniers ont joué un rôle déterminant dans sa réussite et celle de la course bordelaise en général. Les noms des capitaines Robert Surcouf et Jacques François Perroud sont indissociables de la réussite de Jacques Conte. Ce dernier leur doit une grande partie de sa fortune. En commandant les corsaires la *Confiance* et la *Bellone* lors de croisières dans l'océan Indien, ces deux marins d'exception font plus de la moitié des prises de cet armateur. Un grand nombre d'autres capitaines bordelais s'illustre pendant les guerres de la Révolution et de l'Empire par leur bravoure ou leur nombre de prises : Bernard et Jean-Baptiste Dihins, Adrien Grandidier, Pierre Destebecho, Augustin et François Harismendy pour ne citer qu'eux. La course permet à quelques capitaines d'intégrer la marine de guerre qui est alors à la recherche de marins courageux, aguerries et compétents. C'est le cas d'Étienne Pévrieux. Après avoir commandé le corsaire le *Brutus* en 1793 avec lequel il affronte simultanément deux bâtiments anglais, il passe au service de la République et devient capitaine de vaisseau. Ses états de service lui permettent même d'obtenir la Légion d'honneur en 1804. L'efficacité des capitaines corsaires Jean Pierre Limousin (35 prises) et Jacques Perroud (41 prises) leur vaut la même récompense. Ces deux marins bordelais ne sont pas si loin des 46 prises effectuées par Robert Surcouf au cours de sa carrière. Si l'activité corsaire permet à Bordeaux de prospérer pendant les guerres révolutionnaires, la situation est plus délicate pendant les guerres impériales, surtout après 1806. L'emprise anglaise sur les mers devient si forte que bon nombre de corsaires sont capturés ou leurs croisières se révèlent médiocres. À part l'océan Indien où la course bordelaise connaît encore quelques succès, les croisières en Europe tournent bien souvent au fiasco. Même le capitaine Jacques Perroud est pris par les Anglais en 1810 alors qu'il commande le *Phénix*. Le *Décidé*, armé par Balguerie junior en 1809, fait six prises et deux rançons avant qu'une mutinerie ne force son capitaine à mettre un terme à sa croisière. Après 1806, l'armement en course baisse donc en intensité, en succès et par conséquent en rentabilité. La France perd tour à tour Saint-Domingue (1804), la Martinique (1809) puis la Guadeloupe (1810) alors que les Anglais renforcent leur présence dans l'océan Indien. L'arrêt des échanges avec les Antilles et l'impossibilité des escales rendent difficile, sinon inutile, le maintien de la course. Ceci explique à la fois le petit nombre de corsaires armés après 1809 et leur faible succès.

Finalement, la course bordelaise connaît ses plus belles heures durant les guerres révolutionnaires et impériales. En nombre d'armements, de navires pris sur l'ennemi, en capitaux investis, en innovations technologiques, tout est réuni pendant ces deux décennies pour faire de Bordeaux l'un des premiers ports corsaires du pays derrière Saint-Malo. Et pourtant, l'armement corsaire ne fait pas irruption en 1793 sur les bords de la Garonne. Il y est pratiqué à chaque conflit durant tout le XVIII[e] siècle mais

avec beaucoup plus de retenue. Ses traces sont discrètes et son impact indolore car le négoce privilégie toujours le commerce maritime à l'armement de corsaires. De plus, les sources manquent pour mesurer l'importance et le réel profit de la course pour le négoce durant tout le siècle. Mais si l'activité corsaire est mieux connue sous la Révolution et l'Empire c'est aussi et surtout parce que les armements y sont nombreux et les succès retentissants. Bordeaux, port maritime tourné vers le commerce antillais et l'océan Indien depuis quatre-vingt ans, recourt à la course par défaut. La Révolution et ses répercussions politiques outre atlantiques, ajoutées à la guerre maritime, ont détruit l'économie coloniale et le système des échanges sur lesquels reposait son négoce. Bref et éphémère, le succès de la course bordelaise est incontestable. Pourtant, cette « spéculation essentielle » (Paul Butel) recèle encore bien des zones d'ombres qui attendent d'être explorées.

Christophe Grosvallet

☛ *Bayonne*, *Guadeloupe*, Harismendy, Kanon, *La Rochelle*, *Louisbourg*, Pavillons corsaires et pirates, Perroud, *Saint-Malo*, Surcouf

Bordenave Pierre de Betbeder de (?-1720)

Maître entretenu (autrement dit, percevant une solde à l'année sans interruption) au port de Brest destiné à servir de pilote à un vaisseau du 1[er] rang en 1679, Bordenave (ou Bourdenave ou Bordeneuve) est promu maître d'équipage en 1688 puis, la même année, enseigne de vaisseau et de port, grade, semble-t-il, doublé d'une charge de commissaire de marine. Il possède au fond de l'arsenal un jardin et une maison, accordés par Vauban et Desclouzeaux, intendant de marine à Brest. Il y garde ses marchandises ainsi que les agrès de vaisseaux qu'il arme de manière illicite. En 1695, voulant lui donner une plus grande aisance financière bien qu'il trafique avec de nombreux armateurs, Desclouzeaux suggère à Louis de Pontchartrain de lui accorder un brevet de lieutenant de vaisseau et de port « à la charge qu'il ferait toujours la fonction de maître d'équipage » ; mais cette requête reste sans réponse.

Bordenave ayant recommencé ses affaires délictueuses dès le début de la guerre de Succession d'Espagne, le nouvel intendant, Robert, lui intime l'ordre, sous peine de perdre son emploi, de cesser tout commerce « et même d'être le commissionnaire des armateurs et marchands de Saint-Malo ». Bordenave, qui promet toujours mais ne tient jamais parole, semble réticent à se défaire des navires avec lesquels il trafique. Robert pouvant néanmoins témoigner que, autant qu'il puisse le savoir, il n'a jamais « causé aucun préjudice au service du Roi et qu'il ait rien fait contre les intérêts de Sa Majesté et contre la probité et la bonne foi », il reçoit finalement en 1707 un brevet de lieutenant de vaisseau et de port, à 1 500 l-t d'appointement, ce qui ne change rien à sa situation : il conserve ses fonctions officielles précédentes et continue d'investir de façon illégale dans de nombreux armements mixtes (il sert de caution à plusieurs armateurs, de correspondant à Brest à la compagnie de l'*Asiento*, à Du Casse, à Saupin, etc.).

Jean-Yves Nerzic

☛ *Brest*, Du Casse, Pontchartrain, *Saint-Malo*, Saupin, Vauban

Bormes Joseph Gabriel (22 novembre 1739, Bormes-1820, Toulon)

Jospeh est le fils d'Emmanuel Bormes, patron de pêche, et de Marianne Alimondy également liée au milieu maritime. La famille quitte le village natal pour Toulon où Joseph Gabriel navigue au petit cabotage entre Provence et Ligurie avec son père. Il est levé pour servir sur les vaisseaux du Roi, notamment pendant la guerre de Sept Ans, et finit matelot à 18 l-t. Il est reçu maître au petit cabotage devant l'amirauté de Toulon le 4 août 1761 et capitaine au grand cabotage le 28 novembre 1770. Porté au registre des capitaines le 12 janvier 1771, il navigue au commerce, allant « à la côte » mais aussi en

Espagne et en Italie en qualité de commandant d'une tartane.

Quand la guerre d'Amérique éclate, plusieurs armateurs marseillais tentent l'aventure corsaire, mais ils ne sont que deux à Toulon à le faire. La concurrence de la course d'État, notamment celle engagée par l'escadre de Fabry, est sans appel. Pour autant, les armateurs Verguin père et fils, négociants à Toulon, achètent à Gênes, à un patron de pêche, un « brigantin à rames », la *Conception* de 44 tx environ, le 11 septembre 1778, pour la somme de 4 660 l-t. Initialement équipé de 2 canons et de 4 pierriers, le brigantin est alors dénommé le *Furet* et muni de 4 canons, 4 pierriers et monté par un équipage de 41 hommes. François Roubaud en est le premier capitaine, mais comme la première campagne est infructueuse, il est remplacé par Joseph Gabriel Bormes, et l'armateur augmente sensiblement l'armement qui passe à 6 canons, 10 pierriers et 48 hommes d'équipage. Désormais, le succès semble au rendez-vous puisque le *Furet* capture six bâtiments. La seule trace précise est celle qui concerne le navire la *Marie Elizabeth*, commandé par le capitaine Lucie parti de Livourne et chargé de diverses marchandises, le 7 juin 1779. Il a été donné mainlevée de ce bâtiment par jugement du Conseil des prises du 23 juin 1779, sans que nous ne disposions de la part reçue par le capitaine Bormes dans ces opérations.

Joseph Gabriel Bormes semble être le seul capitaine toulonnais à avoir fait des prises pendant la guerre d'Indépendance d'Amérique. L'année 1779 voit la fin des armements corsaires à Toulon, après un essai infructueux de la société Caire et Compagnie qui a lancé l'*Épervier*, de 12 canons, 10 pierriers et 84 hommes d'équipage pour une croisière de quatre mois.

Cependant, la course d'État effectue une véritable prédation dans le commerce ennemi, à laquelle d'ailleurs participent plusieurs capitaines toulonnais qui servent sur les vaisseaux du Roi. Il en est ainsi, en 1780, de Joseph Gabriel Bormes qui est officier auxiliaire sur la frégate de 26 canons la *Mignonne*, construite à Toulon. En 1781, on le trouve à la tête du senau la *Nini* envoyé à Minorque. Une fois la paix revenue, il reprend ses voyages au commerce pour l'Italie et le Levant jusqu'en 1789, où il est à Marseille pour un an. Le commissaire des classes rappelle alors ses états de service : 14 mois et 18 jours sur les vaisseaux de l'État et 199 mois et 15 jours au commerce. Il quitte la navigation en 1792 et décède à Toulon, à son domicile, rue des Trois oliviers en 1820.

Christophe Gobert

☛ GÊNES, MARSEILLE, TOULON

BOSTON (Massachusetts)

Le port de Boston, capitale du Massachusetts, est fondé en 1630, par John Winthrop, sur la baie du même nom. Cette ville fait rapidement figure de capitale culturelle des colonies britanniques en Amérique du Nord : centre puritain mais aussi centre intellectuel avec l'université d'Harvard (1638). Le port constitue surtout un centre commercial très actif. Il est d'ailleurs témoin de la croissance de la piraterie au XVIIIe siècle. Ainsi, en 1717, six hommes du capitaine pirate Bellamy y sont jugés et exécutés. Ceci ne met pas fin au phénomène et comme plusieurs autres colonies, le Massachusetts doit maintenir une poussière navale afin de protéger ses côtes et son commerce.

En 1760, la ville atteint 15 361 habitants. Boston joue un grand rôle dans la lutte des colons américains pour leur indépendance. Des incidents se produisent dès 1768 lors de la tentative d'officiers du Roi de saisir le navire américain *Liberty*, à cause de son incapacité à fournir les papiers pour une cargaison de vin. Ce navire appartient à John Hancock, l'un des principaux marchands du port. Des troupes sont dépêchées ; deux régiments devant être logés en ville. Le 5 mars 1770, le « massacre de Boston » (sept morts), dans King's Street, par le 29e régiment, voit la fondation des comités de correspondance. La ville élit le Bostonien Samuel Adams,

le polémiste révolutionnaire le plus célèbre. Le 5 novembre 1773, Boston refuse d'appliquer la loi sur le thé du 10 mai. Le « prince des contrebandiers », John Hancock, prend la tête d'un mouvement de boycot : il possède l'un des principaux emplacements du port dont le rapport est désormais de peu de chose suite à l'occupation. Le soir du 16 décembre 1773, la *Boston Tea Party* est le point d'orgue de la contestation contre la taxation du thé. La contrebande enrichit considérablement les négociants locaux. Une manifestation de 8 000 personnes se transforme en opération de saccage. Les 342 caisses de thé arrivées sur des navires de la Compagnie des Indes sont jetées par dessus bord. Celui-ci est fermé par Londres en mars 1774, en manière de représailles et en attendant le paiement de dommages, alors qu'est décidée l'occupation militaire de la cité. Il faut noter que Boston abrite le quartier général de la Marine britannique. Parallèlement, le bureau des douanes est transféré à Salem. Le 20 juin 1775, le Congrès provincial de la colonie du Massachusetts crée sa propre Marine afin de lutter contre les actes des « pirates » britanniques. Le premier engagement militaire de la guerre est la bataille de Bunker Hill qui voit les Américains résister à Charleston, en face de Boston, et être défaits (17 juin 1775). En mai, le général britannique Gage y commande 6 500 hommes. Les Britanniques conduisent dans le port le brick privé *Washington*, armé de 10 canons, 12 pierriers et 80 hommes d'équipage, commandé par le capitaine Martingale, capturé au large de la Caroline du Nord. Suite à la défaite des loyalistes bostoniens à Moore's Creek Bridge, le 27 février 1776, le général Howe prend la décision de se retirer de Boston. Les Anglais évacuent, le 17 mars 1776, sur 170 navires. Les prises des Anglais sont démantelées dans le port lors du retrait de ces forces. Le lendemain, au grand désespoir des *Tories*, Washington effectue son entrée triomphale dans la cité. Du 13 novembre 1775 à cette date, 31 navires britanniques ont été conduits à Boston par les Américains. Surtout, à travers tout l'État, John Manley s'est rendu célèbre par la capture de la *Nancy*, une première unité d'importance. Parallèlement, avec la Révolution, s'organise une marine de l'État du Massachusetts, avec comme capitaine O'Brien sur le *Machias Liberty,* accompagné de deux de ses prises. Ils reprennent le 9 août 1775 une goélette, un cutter et deux barges, pour un mort et deux blessés du côté américain. Par la suite, O'Brien commande les corsaires *Little Vincent*, *Cyrus* et *Tiger*, du New Hampshire. Or, depuis octobre 1777, c'est John Hancock qui préside le Congrès des États-Unis. Il nomme un protégé, John Bradford, agent de prise du Congrès à Boston, moins d'un mois après l'évacuation britannique. Les capitaines des goélettes continentales choisissent d'ailleurs ce port comme rendez-vous et y terrissent leurs prises. Tout ceci génère des commissions pour Bradford et des bénéfices pour Hancock. Mais, autour de Beverly-Salem, les agents partenaires William Bartlett et Jonathan Glover sont confrontés en juin à Bradford. Celui-ci supervise tout. Hancock l'appointe effectivement, le 23 juin 1776, mais de manière informelle. Quand Bradford tente de renvoyer les deux autres agents lors de la liquidation du *Hope* le 21 juin (1,5 million de dollars), le conflit éclate. Bradford touche une commission, rétroactive, de 2,5 %. Le 8 août, le même reçoit sa désignation officielle – datée du 30 juillet – comme unique agent continental au Massachusetts. À l'occasion de la liquidation du *Lively*, en janvier 1777, un marchand de Baltimore, William Turnbull, dévoile une irrégularité. Le Comité de la Marine nomme une commission de trois hommes pour vérifier les livres de Bradford. Nombre de plaintes, compilées par Glover, affaiblissent au final l'autorité de ce dernier qui reste toutefois en place jusqu'à la fin de la guerre

Le commerce de Boston ne reprend pas immédiatement à l'issue de la guerre. Ce, principalement à cause de l'exclusion des navires de la Nouvelle-Angleterre du commerce avec les Antilles. De plus, en réponse au Blocus continental, l'*Embargo Act* britannique de 1807

s'avère désastreux pour le commerce bostonien, bien que ce dernier soit largement pallié par un commerce illicite. Bientôt, la Grande-Bretagne revient sur sa position (ordre du Conseil du 26 avril 1809 qui déclare les seuls territoires européens sous blocus), ce qui ne freine d'ailleurs pas la contrebande depuis les dépôts du Canada et de Floride. Le décret de Rambouillet (23 mars 1810) qui interdit l'entrée des navires américains dans les ports sous contrôle napoléonien jette les armateurs américains dans les bras de Londres. De ce fait, le bilan de la douane de Boston augmente d'un million de $ en un an, pour 150 000 tx de navires enregistrés localement (30 000 de plus qu'en 1807).

Alors que s'engage la guerre de 1812, Boston demeure un des principaux entrepôts de la côte nord-est des États-Unis, à l'image des ports hanséatiques. Avec 40 000 habitants, c'est une cité d'importance. Les hostilités aidant, le commerce bostonien est paralysé, le temps que le corsaire britannique *Liverpool Packet* croise devant cap Cod. C'est devant le port de Boston que la *USS Chesapeake* (38 canons), commandée par James Lawrence, est capturée par la frégate anglaise *HMS Shannon*, de même force, commandée par le capitaine Philipp Broke. Ce dernier défie l'Américain en duel. À cette occasion, le capitaine Lawrence prononce, en expirant, ce qui reste le cri de guerre de la Marine des États-Unis: « Don't give up the Ship ! » (N'abandonnez pas le navire !). Seuls les corsaires et bâtiments de guerre américains peuvent passer l'escadre de blocus ennemie. Une forte hausse du chômage est observée en ville. De plus, Boston craint une attaque de cette force britannique. En 1814, *The Sea Fencibles* sont mis sur pied pour répondre à ces deux problèmes. Il s'agit d'une organisation combinant des buts charitables et une mobilisation militaire possible en cas de besoin. Ces navires sont armés de piques d'abordage, de canons de 18 et de 24 en cuivre, avec leurs caissons. Ils s'entraînent sur cibles à City Point (South Boston), sous le commandement de leur supérieur, le capitaine Nehemiah W. Skillings.

Olivier Corre

☛ *Baltimore*, Bellamy, *Charleston*, *États-Unis*, *Londres*, *Manley*, *Salem*

Boucaniers

Le boucanier, comme le flibustier, est « accoutumé aux vivres du pays, qui [sont] de se passer de pain. La viande seule, dont cette île est fort remplie, lui suffit. Si, par nécessité, il fallait la manger toute crue, il ne mourrait pas de faim. D'ailleurs, il ne se peut rien ajouter à l'adresse de ces gens ici à tirer juste et promptement [...] ». Telle est la présentation brossée par le gouverneur Ogeron en 1665. Depuis les années 1630, les chasseurs parcourent les déserts humains laissés par les Espagnols. En effet, au cours du XVIe siècle, l'île d'Hispañiola se dépeuple du fait de l'attractivité de la Nouvelle-Espagne et du Pérou et de l'insécurité engendrée par les attaques incessantes des flibustiers. Afin de mieux résister à ces agressions réitérées, Madrid comprend qu'il faut réaliser un effort financier important et, à l'aide d'architectes italiens, fait puissamment fortifier ses villes américaines. Juan Bautista Antonelli demeure ainsi jusqu'en 1599 outre-Atlantique travaillant à protéger Carthagène, San Juan de Ulua, la Veracruz, La Havane, Panama et Portobelo. Pour ce propos, il passe en 1589 à Santo Domingo. En 1610, sur 10 000 Espagnols, la moitié vit dans la capitale. Alentour, peu de cultures, une douzaine de sucreries, de petites places à gingembre, à maïs, à manioc et à tabac et quelque 550 hattes et coraux. Le tout est situé dans la partie orientale de l'île. Par ailleurs, dès son deuxième voyage, Christophe Colomb procède à des débarquements de vaches et de cochons le long des côtes. Cette tradition se perpétue, car en l'absence de prédateurs, ces animaux se reproduisent rapidement. Les premiers chasseurs sont naturellement des sujets ibériques, mais le marronnage des esclaves est aussi une réalité obligeant les

cimarrones, nom donné par les Espagnols, à trouver leur subsistance. En 1620, le capitaine Charles Fleury rencontre à Saint-Domingue des Noirs venus de Cuba qui chassent avec leurs chiens des bœufs et des pourceaux pour les flibustiers. Ces boucaniers espagnols et africains se nomment *matadores* (tueurs) ou *monteros* (coureurs des bois), comme le rappelle Exquemelin, et chassent à cheval et à l'arme blanche.

Les assauts espagnols aux Petites Antilles, notamment celui de 1629 contre Saint-Christophe, poussent des aventuriers majoritairement français à investir ces immenses territoires vides dès les années 1630. Lorsque le navire où est embarqué Exquemelin mouille à la Tortue en 1666, l'engagé raconte comment un canot les rejoint. Ce sont des boucaniers qui apportent trois sangliers en échange d'eau-de-vie. Leur tenue a de quoi intriguer les passagers: «Ils n'avaient pour tous habillements qu'une petite casaque de toile et un caleçon qui ne venait qu'à la moitié de la cuisse. Il fallait les regarder de près pour voir si ce vêtement était de toile ou non, parce qu'il était imbu du sang qui dégoutte de la chair des animaux qu'ils ont accoutumé de porter. Outre cela, ils étaient basanés, quelques-uns avaient les cheveux hérissés, d'autres noués; tous avaient la barbe grande et portaient à leur ceinture un étui de peau de crocodile dans lequel étaient quatre couteaux avec une baïonnette». Ils sont, selon le père Dutertre «chaussés de la peau d'un jarret d'un porc […] et ceints par le milieu du corps d'un sac qui leur sert pour se coucher dedans pour se garantir d'un nombre innombrable de maringouins qui les piquent et leur sucent le sang». Le religieux ajoute qu'ils sont «des gens ramassés devenus adroits et vaillants par la nécessité de leur exercice qui était d'aller à la chasse des bœufs pour en avoir les cuirs […]. Ils sont ainsi nommés à cause du mot boucan qui est une façon de gril de bois composé de plusieurs bâtons ajustés sur quatre fourches sur lesquelles les boucaniers rôtissent des porcs quelquefois tous entiers dont ils se nourrissent sans manger de pain».

Ces gens, cinq ou six centaines dans les années 1650 selon Exquemelin, ont progressivement vu leur nombre diminuer jusqu'à 300. À l'époque de Pouancey, en 1677, un mémoire en mentionne une soixantaine dans l'île de Samana, au nord-est de la grande île d'Hispañiola qui ne peuvent à aucun moment être secourus en cas de danger. Mais le Gouverneur ajoute que «ces gens-là se sont retirés là par des motifs qui ne sont point droits». S'il y a peu de chasseurs dans les quartiers du Cap et du Port-de-Paix, Gabaret en compte une centaine dans le Cul-de-Sac à l'ouest: «tous gens fort libertins, accoutumés à la débauche et à vivre indépendants, sans reconnaître aucun chef parmi eux». Cussy les estime à 160 dans les quartiers de l'ouest en 1688 «qui font subsister par leur chasse la plus grande partie des habitants du Cul-de-Sac», soit 200 à 250 hommes en comptant ceux qui sont retirés à l'Île-à-Vache, au sud de la partie française.

Sans habitation ni maison, les chasseurs n'ont que des abris provisoires, nommés *ajoupas* (sortes d'auvents recouverts de feuilles), pour stocker les cuirs et s'abriter de la pluie. Ils ne possèdent comme richesse que leurs meutes de chiens (un chien s'achète 18 l-t), leur arme de maître ou fusil boucanier normalement payé 15 l-t pièce, la poudre et les balles. Comme les colonies manquent de ces armes, qui sont de meilleure qualité que les mousquets, l'ordonnance du Roi du 23 septembre 1683 commande à tous les capitaines marchands d'en amener douze à chaque voyage. Dans l'ordonnance du 8 avril 1699, il est dit que ces fusils doivent être «de quatre pieds quatre pouces, du calibre de 18 à la livre, poids de marc, légers et garnis de cuivre jaune au lieu de fer».

Exquemelin établit une différence entre ceux qui chassent les bœufs (les vrais boucaniers selon lui) et ceux qui chassent les cochons. Il apporte surtout des précisions quant aux règles communautaires observées. Les chasseurs vont par binômes, s'appellent mutuellement matelot,

mettent entre eux tout à la masse, utilisent des valets, c'est-à-dire des engagés pour trois ans. La brusquerie voire les violences subies par les valets sont soulignées par plusieurs auteurs, mais la fidélité de certains envers leur maître tend à montrer qu'il est nécessaire de faire ses preuves dans des lieux où la survie dépend des autres. L'engagé, au terme de ses trois années, reçoit une arme, deux livres de poudre, six de plomb, deux chemises, deux caleçons et un bonnet, devenant lui-même boucanier. Les chasseurs vont en bande de dix ou douze et se répartissent le territoire avec leur meute. Parmi ces chiens, un venteur ou un brac lève le gibier et lorsque le taureau ou la vache est à terre, le boucanier intervient au milieu des chiens pour couper le jarret de sa proie. Le valet écorche la bête et porte le cuir à l'endroit indiqué tandis que la chasse se poursuit. Les cuirs, qui pèsent chacun jusqu'à 120 livres, sont brochetés (étirés à terre) puis frottés avec du sel et de la cendre. Ils sont regroupés par bannettes (un bœuf et deux vaches par exemple), portées sur la plage ou à la l'île de la Tortue. Chacune d'entre elles est vendue 6 pièces de 8 soit 18 l-t. Malgré les dires d'Exquemelin, le terme de boucanier sied plus aux chasseurs de cochons puisque ce sont eux qui fument la viande au boucan, utilisant les peaux et les os pour favoriser l'émission de fumée. La viande de porc, coupée en aiguillettes et salée au préalable, peut se conserver plusieurs mois. Elle est donc un complément de choix à bord des navires flibustiers et parmi les habitants qui l'achètent par paquets de 60 livres, vendus 6 pièces de 8 soit 18 l-t. La graisse est aussi écoulée dans des potiches.

La diminution du nombre de boucaniers est due à un faisceau de raisons. Une suractivité cynégétique entraîne une raréfaction du gibier. Ogeron se propose d'armer spécialement des navires jusqu'en Virginie et aux Bermudes pour faire venir chevaux, cabrites, cochons et vaches. Les chiens sont souvent mis en cause. Le Gouverneur chiffre à 8 000 l-t le prix du poison, des pièges et de l'équipement de cinquante hommes pour faire périr les chiens sauvages. Mais ce problème est récurrent. En 1688, Tarin de Cussy parle « d'une quantité prodigieuse de chiens marrons ou sauvages d'une grandeur extraordinaire, qui font une grande destruction lorsqu'ils s'ameutent sur les truies, marcassins, veaux et poulains, à quoi, ajoute-t-il, je n'ai point trouvé d'autre remède que d'obliger chaque chasseur de me fournir tous les ans ou aux officiers des quartiers, chacun une douzaine de peaux de chien sauvage, à faute de quoi ils seront obligés par chaque peau qu'ils manqueront de la douzaine de donner trois écus applicables à l'église ». Mais les meutes elles aussi sont bientôt interdites. Elles font « plus de dégâts en six mois que tous les chasseurs n'en pourraient faire en dix ans, les chiens déchirant les petits marcassins et les truies pleines, en sorte qu'une seule meute peut détruire en un jour plus de 120 cochons, au lieu que le chasseur qui est à l'affût ne choisit que les mâles et les meilleurs de la bande, évitant toujours de tuer les truies ». Les Habitants, c'est-à-dire les propriétaires de plantations, s'enrichissent et diversifient leur production pour être le plus auto-suffisants possible. Ils font de l'élevage et établissent des hattes et des coraux à l'instar de leurs voisins de la Partie espagnole. Leur production concurrence sévèrement celle des chasseurs. Les Espagnols ayant aussi compris que la disparition des bêtes précéderait celle des boucaniers, ils organisent, notamment dans les territoires litigieux (la frontière ne sera établie qu'en 1777) de véritables massacres. Reste enfin le danger permanent de ces hommes livrés à eux-mêmes. Les *lanceros* espagnols sont organisés par cinquantaines et patrouillent dans les forêts. Dutertre rappelle que le péril est partout. Les boucaniers mangent toujours « avec le fusil bandé & bien souvent dos à dos, de peur d'être surpris par les mulâtres espagnols qui les tuent sans miséricorde et assez souvent la nuit, donnant un coup de lance dans le sac où ils sont endormis ». Dès le début de son gouvernement, Ogeron déplore la perte de 70 boucaniers ainsi décimés.

La débauche est fort répandue parmi ces gens qui, non seulement perdent leurs gains, mais

s'endettent. Leur adresse au tir mainte fois évoquée en fait de redoutables tirailleurs en plaine comme sur les bateaux. Ces deux chapitres expliquent que ceux qui ne s'adonnent pas à la culture du tabac, finissent par devenir flibustier. Aguerris, ils le sont. Les Britanniques, deux ans après leur débarquement à la Jamaïque font venir des boucaniers de Saint-Domingue pour chasser les Espagnols qui n'ont pas encore déguerpi ou qui s'introduisent dans l'île depuis Cuba. En 1659, le père Charlevoix montre à quel point le renfort de ces hommes est appréciable lors de la descente à San Yago : « les Français qui tiraient tous excellemment et qui ne se perdirent point, ne manquèrent pas un coup, tuèrent plus de cent Espagnols ». Une exagération parmi bien d'autres mais qui laisse imaginer le rôle des boucaniers lors de la fusillade précédant l'abordage en mer. Pour les colons, la flibuste est aussi un bon moyen de se débarrasser de mauvais garçons, dont les engagés en fin de contrat, appelés régaleurs ou fainéants.

La plupart disparaissent avant la fin du siècle, sacrifiés sur l'autel de l'économie de plantation. Pourtant, Moreau de Saint-Méry, dans sa description de l'île de Saint-Domingue dans les années 1730, en mentionne encore quelques-uns qui vivent misérablement dans des endroits retirés.

Philippe Hrodej

☛ DUTERTRE, EXQUEMELIN, FLEURY, FLIBUSTIERS, NEPVEU DE POUANCEY, OGERON DE LA BOUÈRE, TARIN DE CUSSY

BOUCHARD ANDRÉ-PAUL DIT *HYPPOLITE* (1780, Bormes-les-Mimosas-1837)

Né dans une famille de négociants du sud de la France, Hyppolite, très attiré par le large, s'embarque jeune dans l'armement tropézien ; mais c'est dans la marine de guerre qu'il participe, en 1798, à la campagne d'Égypte et en 1803 à l'expédition Leclerc vers Haïti. Heurté par la répression contre les esclaves révoltés, il abandonne peu après la mer bien que promu officier et reprend le négoce de son père à Saint-Tropez. Ses affaires l'emmènent en Amérique du Nord puis du Sud. En 1809, lors d'un séjour à Buenos Aires, vice-royaume espagnol de la Plata, il s'enthousiasme pour les luttes indépendantistes et assiste à la fameuse « Révolution de Mai » (25 mai 1810) qui donne naissance aux « Provinces-Unies du Rio de la Plata ». Aussi accepte-il le commandement d'un des trois navires de la première « Escadrille argentine », le brigantin *Veintecinco de Mayo*, entamant ainsi une troisième carrière maritime. Sa bravoure et son intrépidité l'y rendent célèbre tantôt au sein de la Marine avec laquelle il participe à toutes les grandes batailles du Rio de la Plata (1811-1814) qui chassent les Espagnols de leurs bases ; tantôt à la course en Atlantique-sud puis dans le Pacifique jusqu'aux côtes du Chili (1815-1816) pour étouffer le commerce ibérique. Entre-temps, lors d'un désarmement de l'escadrille en 1813, Bouchard s'engage dans les grenadiers à cheval créés par le général San-Martin. Pour avoir enlevé le drapeau espagnol au combat de San Lorenzo (février 1813), il devient citoyen argentin.

En 1817, il appareille de Buenos-Aires pour un fameux tour du monde sur la frégate *Argentina* armée en course, muni d'une lettre de marque du Département de la Guerre et de directives du gouvernement. À son retour à Valparaiso (Chili), le 12 juillet 1819, il comptabilise treize actions navales importantes, la plupart avec une partie de l'équipage décimée par le scorbut et la dysenterie. Il a capturé ou détruit vingt-six navires espagnols, affronté l'attaque de cinq praos chargés de pirates malais, contrôlé le chargement de trois vaisseaux anglais et américains, et surtout de quatre barques négrières à Madagascar dont il a libéré par la force la « cargaison » humaine selon la charte argentine sur la course. Les habitants de Monterrey (actuelle Californie) commémorent chaque année par une pittoresque « fête des pirates » l'attaque de leur ville par l'*Argentina* en 1818 et son occupation trois jours durant. En revanche une déconvenue l'attend à Valparaiso. Le Chili, nation amie mais en souci financier, envoie l'Amiral Thomas Cochrane s'emparer de l'*Argentina* et de

ses prises. Les navires sont pillés et Hyppolite jeté en prison pour piraterie. Sitôt acquitté (1820) il réarme sa frégate sur ses fonds personnels et se met au service du général San-Martin, attelé à la libération du Pérou ; il est alors nommé premier Amiral de la flotte péruvienne. C'est là, au Pérou qu'il abandonne la guerre, (après 1830) et crée une importante sucrerie.

Décrit comme un homme grand et robuste, parlant une langue hispano-provençale, son tempérament ardent jusqu'à la violence est sans doute la cause de sa mort car il est assassiné par un de ses *peones* (employés) le 4 janvier 1837. En 1962, son cercueil retrouvé après 120 ans d'oubli est rapatrié à Buenos-Aires avec les honneurs des marines péruvienne et argentine. Les Argentins, qui le voient comme leur plus grand corsaire, ont donné son nom à différents bateaux de guerre, ainsi qu'à une place de Buenos-Aires, à des rues, écoles et différents lieux dans tout le pays.

Marie-Christine Célérier

☛ *MADAGASCAR*, *SAINT-TROPEZ*

BOULLET DE BASSEMAISON BERTRAND

(Saint-Malo 1744 - ?)

Cousin éloigné des Surcouf par sa grand-mère Catherine (1678-1754), son père, Jean-Baptiste était capitaine de morutier mais a aussi été corsaire. Son frère aîné, Jean-Baptiste, est également capitaine au service des Surcouf et de Châteaubriand (dix-sept campagnes à Terre-Neuve entre 1765 et 1788). Bertrand est un armateur plus modeste qui décide de tenter sa chance en course lors de la guerre d'Indépendance. Mais il se révèle un médiocre armateur au point de devenir l'archétype du « guignard », autrement dit, un malchanceux en affaires. En octobre 1780, il arme *l'Olympe*, un lougre neuf de 30 tx. Commandé par son frère, Jean-Baptiste, le navire est capturé le 20 février 1781. Il le remplace par un autre lougre de 25 tx qu'il confie à son plus jeune frère, Laurent. Sortie le 5 juillet, la *Nanette* est prise treize jours plus tard. En avril 1782, il entreprend de faire construire une frégate de 200 tx, le *Comte d'Estaing.* En août, il tente une nouvelle campagne de course avec les *Trois Amis*, un sloop de 29 tx et un équipage de 10 hommes commandé par son frère Laurent. Par manque de trésorerie, l'armateur n'a pas versé d'avances à ses marins et le bâtiment, construit en 1765, est si vétuste qu'il est condamné et démoli à Cherbourg. La fin de la guerre s'annonçant et les Malouins ne se précipitant pas pour souscrire des parts d'intérêt, Boullet de Bassemaison décide de mettre en vente le *Comte d'Estaing* comme navire négrier. Estimé à plus de 110 000 l-t le bâtiment ne trouve pas preneur d'autant plus que la traite n'a plus la faveur de Saint-Malo. En avril 1784, Bertrand Boullet dépose son bilan. En mars 1786 le *Comte d'Estaing* est vendu 22 000 l-t à des armateurs négriers de La Rochelle. Il déclare à ses créanciers n'avoir rien d'autre que ses vêtements. Les quelques objets trouvés chez lui produisent 300 l-t. Un exemple, loin d'être isolé, des risques encourus par ceux qui misent dans la course, sans assez d'expérience et qui sont frappés par la malchance.

Alain Roman

☛ CHÂTEAUBRIAND, *LA ROCHELLE*, *SAINT-MALO*, SURCOUF

BOULOGNE

Boulogne est un des plus vieux ports de la Manche. Sous les Romains, son existence est authentifiée par César en 55 avant notre ère. Le port devient ensuite la base de la *Classis Britannica* jusqu'au IIIe siècle, dont le rôle est principalement la liaison transmanche mais un cabotage existe ainsi qu'une activité de pêche au hareng et à la pêche côtière. Ruiné par les invasions, le port ne retrouve ses activités que sous les Carolingiens. Charlemagne y inspecte sa flotte en 811 et le port résiste aux Normands jusqu'en 884. Passé sous le contrôle des comtes des Flandres, le port participe en 1066 à l'invasion de l'Angleterre et devient à nouveau

un port de passage privilégié entre Paris et Londres. La pêche au hareng s'impose au siècle suivant. Boulogne reste un port des Flandres jusqu'à son entrée dans le royaume de France à l'époque de Louis XI en 1477 et devient le port du nord de la France face à l'Angleterre et à l'Espagne. L'activité de la ville est alors marquée par cette obligation d'entretenir la forteresse et de défendre la frontière. En contrepartie la royauté confirme les privilèges de la ville. Ce rôle militaire fait souvent oublier le rôle maritime de la ville et sa place primordiale dans la pêche côtière et la pêche au hareng. Lors des hostilités si fréquentes en Manche, une petite activité corsaire commence. Ainsi en janvier 1513, une barque de Boulogne s'empare de plusieurs navires anglais et quelques mois plus tard, les Boulonnais capturent un important convoi destiné au port de Calais, alors anglais. Boulogne souffre beaucoup de l'occupation anglaise de 1543 à 1550. Les pêcheurs reviennent à Boulogne où l'on dénombre une trentaine de barques employant au total 300 marins environ. En 1701, un rapport dénombre 40 bateaux dragueurs de 5 à 6 tx, car le port pâtit d'un fort ensablement et les quelques caboteurs qui le fréquentent ne dépassent pas les 50 tx. Dans ces conditions l'activité corsaire qui existe au XVIIe siècle n'emploie que des corsaires du type I : moins de 50 tx, exceptionnellement un corsaire de 80 tx, comme le *Notre-Dame de Boulogne*, armé par le duc d'Aumont et commandé par un certain François Panetié. Ce dernier, repéré par Beaufort, s'illustre à Béveziers, à Barfleur, repousse les Anglais à Camaret en 1694 et meurt en 1696 comme commandant du port du Havre, véritable Jean Bart boulonnais avant la lettre.

Boulogne comme Calais est soumis au système des classes par Colbert. Faute d'équipage, la course y est en conséquence très réduite, quelques barques de 6 à 30 tx. Ainsi en 1689, Sébastien de la Bye commande le *Saint-Charles*, une chaloupe de 15 tx, Bernard Clary une chaloupe de 10 tx, et Jean Cognet une chaloupe de 5 tx. Il n'y a pas d'armement en 1690 ni en 1692 et on en compte seulement deux en 1691. Un capitaine boulonnais Jean Margollet se distingue. Il reprend la *Brillante*, barque de Granville, chargée d'huîtres à un corsaire d'Ostende, l'*Étoile du Jour* puis s'empare de deux navires anglais. En 1694, il commande une barque longue de 25 tx, la *Diligente*, puis l'année suivante la *Boulonnaise*, du même tonnage.

Comme Calais, Boulogne est un port refuge pour les prises dunkerquoises, ainsi vingt-sept prises dunkerquoises y sont conduites de 1695 à 1697. On dénombre une dizaine de capitaines corsaires boulonnais de 1695 à 1697, la plupart à la tête de bâtiments d'une dizaine de tonneaux. Louis XIV fait faire quelques aménagements au port mais l'ensablement limite fortement le trafic. En 1701, l'intendant Bignon écrit qu'« à Boulogne : il n'y a point de rade parce que la mer y est fort grosse. Le mouillage est fort mauvais. Les vaisseaux n'y entrent que lorsque les vents y sont depuis le nord jusqu'au sud-ouest […] » et la ville ne compte que 7 000 habitants en 1714 pour une population maritime de 800 personnes environ dont l'activité est dominée par le hareng saur, le hareng salé et la pêche fraîche par les « chasse-marées » terrestres qui livrent jusqu'à Paris. La ville passe à 10 500 habitants en 1790 et la population maritime à 1 200 personnes. Au cours du XVIIIe siècle, la cité vit principalement du petit cabotage mais surtout de la contrebande du tabac et de l'alcool avec l'Angleterre. En dépit de ces liens privilégiés avec l'outre-Manche, une certaine activité corsaire se développe de 1744 à 1783.

Un dénombrement des corsaires pendant la guerre de Succession d'Autriche fait apparaître une poussée corsaire à Boulogne avec cinquante-sept navires corsaires de 1744 à 1748 mais seulement soixante armements. La plupart des corsaires boulonnais n'ont été armés qu'une seule fois pour une croisière le plus souvent de deux à trois mois. La première explication repose sur le nombre des corsaires capturés, au moins dix-sept, à cela s'ajoutent vingt-deux corsaires bredouilles. Le port manque d'armateurs puissants. Les

corsaires y sont pour l'essentiel des corsaires de moins de 50 tx avec un financement local qui repose en fait sur l'autofinancement. La construction est elle aussi locale : cinquante-quatre navires sur soixante-trois car Boulogne dispose de forêts. Le navire type est un dogre issu de la pêche suivi par le « quaiche » – qui deviendra ketch – type particulièrement utilisé par les *smoggleurs* anglais. Ainsi Antoine Coillot et sa famille financent le *Lévrier Volant* de 15 tx armé en juillet 1747 dont la mise-hors se monte à 10 000 l-t. Le financement est totalement local dans la seule frégate boulonnaise, la *Dauphine* (22 canons et 128 hommes). La moitié des actions est prise par Antoine Coillot et sa famille, le reste par d'autres Boulonnais. À partir de 1746, apparaissent quelques actionnaires extérieurs, tel le marquis de Dupleix, qui prend 4/64e du *Comte de Tressan*, le constructeur Denys de Dunkerque pour 4/64e et Caillet de Paris également pour 4/64e. Sur vingt-et-un armateurs boulonnais liés à la course, dix-sept participent en temps de paix au smogglage et douze au cabotage. Des constructeurs figurent également parmi les actionnaires. Au total, les soixante-trois corsaires boulonnais jaugent 1 820 tx, équivalant à 50 % de la flotte dunkerquoise. Les Boulonnais font 34 prises en 1745 pour 13 corsaires et en 1747, 46 prises et 48 rançons pour 9 corsaires. L'importance des rançons montre la faible valeur des navires capturés, faiblesse qui s'explique par les convois anglais mais également la concurrence de Calais et surtout de Dunkerque, exonérée des classes, c'est-à-dire des levées pour servir sur les vaisseaux du Roi ; Dunkerque ayant été intégrée tardivement au Royaume, la ville n'est pas soumise à cette contrainte. Cependant quelques petits corsaires boulonnais se distinguent tels le *Furet* de 40 hommes et l'*Espérance* de 45 hommes d'équipage qui s'emparent de quatre navires dont trois charbonniers de 200 tx après un bref combat au canon. Au total, les Boulonnais ont pris 106 bateaux dont 26 vendus à Dunkerque et 75 rançons. Une des plus belles courses est celle de l'*Aimable de Raye* qui fait six prises pour 333 179 l-t, dont le *Salzenay* vendu 254 064 l-t. Chaque actionnaire reçoit 50 % mais, selon un rapport de l'amirauté, si 30 campagnes boulonnaises ont été rentables, 48 sont en perte.

Pendant la guerre de Sept Ans, la course boulonnaise ne retrouve pas son niveau précédent avec 49 armements seulement dont 18 en 1757 mais seulement 5 ou 6 les années suivantes. En dépit de la rafle de l'amiral Boscawen, en septembre 1755, Louis XV ne publie la déclaration de guerre que le 15 mai 1756. Les Boulonnais manifestent une grande réticence, du moins selon le commissaire aux classes de Boulogne, Prévost-Tournion : « J'ai communiqué aux négociants de ce port les encouragements que le Roi se propose de donner à ceux qui se détermineront à faire construire ou armer des frégates de 24 canons et au-dessus. Quelques avantageux qu'ils soient, je n'ai point remarqué dans aucun d'eux l'envie de faire des efforts, pas même pour avoir des corsaires d'une certaine force et proportionnés à l'état du port, ni de se joindre à ceux de Dunkerque, port seul de ces parages où des frégates de la grandeur désirée peuvent armer.

Les Boulonnais ont cependant quatre à cinq chaloupes de 2 à 3 tx qu'ils comptent armer de quelques pierriers et 15 à 18 hommes d'équipages sitôt que le Roi autorisera la course et en outre un dogre de 35 tx et un caiche de 20 tx sur lequel on mettra quelques canons, mais ces chaloupes ne pourront même pas faire une course de huit jours sans être prises ». Quelques corsaires de plus de 100 tx sont cependant armés : le *Duc de Mazarin* de 125 tx, 14 canons et 120 hommes, armé d'abord par François Becquerel puis, en 1760, par Louis Paillet, et commandé par Gaspart Lion. Louis Le Bary commande un corsaire de 250 hommes, estimé à 128 000 l-t et armé par Dangerville, trésorier des troupes du Roi à Boulogne. On peut encore citer le *Romain*, frégate de 250 tx commandée par Dumont Père et estimée également à 128 000 l-t. Dans ces trois cas, le capital est extérieur à Boulogne et la rentabilité n'est pas au rendez-vous. L'explication réside dans la

forte présence de la *Royal Navy* et de la réussite des convois anglais. L'essentiel des 61 prises et des 6 rançons sont des caboteurs sur lest ou chargés de charbon.

Pendant la guerre d'Indépendance, la course à Boulogne avec 19 prises et 11 rançons d'une valeur totale de 665 536 l-t est négligeable si on la compare avec Dunkerque qui réalise 346 prises et 674 rançons pour une valeur de 18 123 134 l-t. Tout va changer avec la Révolution et surtout l'Empire. Dunkerque, qui perd ses privilèges, enregistre une baisse tandis que Calais connaît une stagnation. Boulogne devient le centre d'un redressement spectaculaire. Le déclin dunkerquois profite directement à Boulogne dont le port bénéficie des investissements réalisés pour le projet de débarquement en Angleterre. À Boulogne, la course devient à partir de 1793 l'activité principale à côté de la pêche côtière. Huit corsaires sont armés de février à juin et douze au total. Du 1er ventôse an IV au 1er prairial an IX (20 février 1796 au 21 mai 1801), Boulogne fait 154 armements qui capturent 201 navires et font 1 967 prisonniers. Les années 1796, 1797 et 1799 voient sortir respectivement 17, 12 et 22 corsaires en mer mais seize corsaires, montés par 755 hommes, sont pris par les Anglais. Un certain nombre de capitaines corsaires se distinguent alors : Pierre Audibert, Denis Fourmentin, frère du fameux Bucaille, Bucaille évidemment, Pierre-François Beauvois, Robert Bouchard, les trois frères Cary dont Charles qui reçoit une hache d'honneur, Charles Cornu, les cinq capitaines Huret dont Jean Auguste est probablement le plus brillant, Lebeau, Jean-Baptiste Pollet, Nicolas Routtier ou les Sauvage, etc. Tous ont commencé par s'illustrer sur des corsaires de moins de 25 tx.

Le choix de Boulogne pour les deux projets de débarquement en Angleterre stimule la ville mais toute la population maritime est mobilisée sur les bâtiments prévus par le débarquement. Tous les capitaines corsaires reçoivent un commandement sur les bâtiments de la flottille pour former les équipages et faire partager leurs connaissances des côtes. Après les victoires d'Ulm et d'Austerlitz, Napoléon diminue progressivement son besoin en équipages de la flottille laissant une population disponible pour la course. Les Boulonnais arment cent cinquante et un corsaires de 1803 à 1813, seulement cinq en 1806 mais vingt-cinq en 1809. L'apogée est atteint avec vingt-sept en 1810 et 25 en 1811. Boulogne arme encore onze corsaires en 1813. Les anciens capitaines repartent pour la plupart en course mais leurs lieutenants deviennent capitaines à leur tour et de nouveaux noms apparaissent au firmament de Boulogne dont beaucoup reçoivent la Légion d'honneur : Jacques Altazin, Blondin, Jacques Broquant, Pierre Augustin, François et Louis Delpierre, Jean Gabriel Demay, Jean Duchenne, Jean-Baptiste Fournier, Pierre Fourny, Jean Fresson, Louis Hénin, Jacques Soubitez ou Pierre-Marie Wasselin.

Une des explications du succès boulonnais réside dans le faible nombre de marins capturés : 975 de 1803 à 1811 contre 3 338 pour Saint-Malo sur un total de 11 841 recensés par les sources anglaises. Il y a des campagnes très brillantes. Ainsi, en 1807, Jean Duchenne, père du docteur Duchenne, l'inventeur de l'électrothérapie, s'empare du *William et Henry* qui sera vendu 624 577 fr. Du 9 septembre 1807 au 5 janvier 1808, Wasselin sur le *Grand Napoléon* s'empare de huit prises qui produisent 637 538 fr. et, dans une deuxième campagne en avril 1808, prend six nouveaux navires vendus 667 363 fr. Sauvage sur l'*Alexandrine* s'empare le 2 décembre 1809 de la *Jane* vendue 569 157 fr. puis, le 15 février, du *Maitland* qui produit 1 674 900 fr. En 1810, pour la première course du *Subtil*, de 60 hommes d'équipage, armé par Dubreuil et Berthe, Demay s'empare de trois prises dont le *Jules César* vendu 410 648 fr. En 1812, Drosier fait trois prises sur l'*Honorine*, 70 hommes, dont l'*Alexandre* vendu 901 000 fr. Fourny, sur l'*Aigle*, fait quatorze prises de septembre 1813 à janvier 1814 vendues 1 135 254 fr. Cependant, on note des courses bredouilles ou de faible valeur. De nombreux capitaines payent leurs attaques courageuses par la capture et un long séjour sur les

pontons anglais. Indiscutablement la course a été le moteur de la croissance boulonnaise sous l'Empire, ce qui lui permet de devenir le premier port de la côte d'Opale.

Patrick Villiers

☛ BROQUANT, *CALAIS*, DUCHENNE, DUMONT, *DUNKERQUE*, FOURMENTIN, PANETIÉ, *SAINT-MALO*

BOUVET DE MAISONNEUVE PIERRE-HENRI-FRANÇOIS-ÉTIENNE (28 novembre 1775, Saint-Benoît [île Bourbon]-18 juin 1860, Saint-Sevran)

Pierre-Henri est le fils d'un officier au commerce particulier dans l'océan Indien, devenu lieutenant de frégate, puis capitaine de vaisseau. Il sert sous son père à partir de 1786. Reçu aspirant en juillet 1792, il est embarqué, toujours sous son père, sur la frégate l'*Aréthuse,* participe à l'expédition de Sardaigne en février-mars 1793, puis parvient à sortir de Toulon avant l'occupation anglaise. Emprisonné à Brest, toujours en compagnie de son père, il est libéré en janvier 1795 et promu enseigne de vaisseau. Par la suite, Bouvet fait campagne dans la Manche en 1795 et 1796 (sur les frégates *Rassurante* et *Bravoure,* sur la corvette *Foudroyante*), puis successivement sur deux corsaires nantais (frégates *Consolante* et *Romaine*). Fait prisonnier, il est libéré lors de la paix d'Amiens. Lieutenant de vaisseau en avril 1802, il embarque sur le *Redoutable* pour la Guadeloupe, puis il passe en février 1803 sur l'*Atalante* (44 canons) dans la division Linois, chargée de porter dans les possessions françaises de l'océan Indien les troupes commandées par le général Decaen. Après avoir débarqué celles-ci, il se rend à Bourbon, où il épouse, le 1er juin 1804, Henriette Périer d'Hauterive, dont il est parent par sa mère.

Il participe durant un an à des croisières qui se terminent par le naufrage de l'*Atalante* au cap de Bonne-Espérance, au cours d'une tempête, en novembre 1805. Il tente de gagner l'Île de France sur un bâtiment neutre, mais celui-ci est arraisonné et Bouvet est conduit prisonnier à Bombay, avant d'être libéré en mai 1806 à l'occasion d'un échange de prisonniers. En longeant la côte du Malabar, il est frappé par le fait que les vaisseaux britanniques ne contrôlent aucun des petits bâtiments du pays lorsqu'ils les rencontrent. Ayant demandé l'explication à un officier : « Nous n'avons point d'ennemis dans ces parages, avait répondu celui-ci, et le nombre de ces barques est si grand ! – Si pourtant un corsaire de l'Île de France se présentait ici sous cette forme ? – Nous ne croyons pas possible à une aussi frêle machine, avec ses immenses voiles, de traverser l'océan qui nous sépare de l'Île de France ». Arrivé au Port-Louis, il propose à Decaen d'armer une felouque, ou *patemar,* pour en faire un corsaire, avec un seul canon de 8 et un équipage de 40 hommes, en montant un gréement de chasse-marée pour traverser l'océan Indien, puis en changeant cette voilure pour celle d'un *patemar*, qui lui permettrait de bien remonter le vent, à la vue de la côte de l'Inde. Grâce à cette ruse, il parvient à s'emparer, en janvier 1808, de la corvette *Marguerite*, de 270 tx, avec 75 hommes d'équipage, portant une cargaison d'une valeur de 2,5 millions de francs, avec laquelle il rentre à l'Île de France.

Il fait alors construire un brick – le second *Entreprenant* – auquel il donne l'aspect d'un navire de l'Inde, ou *gourable.* Avec 12 canons de 12 et 110 hommes, il fait, durant l'année 1809, vingt-cinq prises, dont la plus importante est le vaisseau portugais l'*Ovidor*, de 900 tx, richement chargé en marchandises de Chine, et portant en outre 1 150 000 fr. en piastres qui permettent de rétablir la situation monétaire aux Mascareignes. Capitaine de frégate en février 1810, Bouvet reçoit le commandement de la *Minerve* dans l'escadre Duperré et croise avec celle-ci dans le canal du Mozambique ; le 3 juillet, il prend une part importante à la capture de deux gros vaisseaux anglais (*Ceylon* et *Windham*). Il participe ensuite à la bataille du Grand Port (23-26 août) et, l'amiral Duperré ayant été blessé, il le remplace et conduit la division française à la victoire. Le général Decaen

lui donne alors le commandement d'une petite escadre de quatre bâtiments (*Iphigénie, Astrée, Victor, Entreprenant*) avec laquelle il livre un combat terrible à la frégate de guerre l'*Africaine,* la réduisant à sa merci. Après la reddition de l'Île de France, à la fin du mois de décembre, il gagne Brest où il reçoit en novembre 1813 le commandement de la frégate l'*Aréthuse* avec laquelle il fait quatorze prises sur la côte de l'Afrique occidentale et saccage littéralement la frégate l'*Amelia* dans une bataille livrée le 7 mars 1814. Cette série de succès lui vaut une promotion au grade de commandeur de la Légion d'honneur. Ainsi, doué d'un sens marin extraordinaire, excellent manœuvrier, remarquable entraîneur d'hommes, c'est l'un des grands officiers de la Marine impériale. Mis en non-activité sous la Restauration, il obtient sa retraite en 1822 avec le grade de contre-Amiral. Député d'Ille-et-Vilaine à partir de 1830, il intervient à la Chambre sur les questions maritimes et coloniales. Il est en même temps délégué de l'île Bourbon au Conseil des colonies.

Philippe Haudrère

☛ *Brest*, *Côte du Malabar*, Decaen, Duperré, *Guadeloupe*, *Île de France*, *Toulon*

Boyle Thomas (juin 1776, Marblehead [Massachusetts]-12 octobre 1825)

Tom Boyle, de Fells Point, est le plus grand corsaire américain de la guerre de 1812 grâce à ses succès et peut être aussi en raison de son caractère donné comme calme voire introverti, qui tranche avec ses activités. Il épouse Mary Gross et sera le père de cinq filles et un garçon. Boyle devient maître de navire à 16 ans. Durant plusieurs années, il opère à partir de Baltimore où il s'établit à 19 ans comme capitaine dans le commerce antillais. En juin 1812, lorsque s'ouvrent les hostilités avec la Grande-Bretagne, il abandonne le commerce pour la course. De nombreux capitaines d'expérience s'activent dans le port de Baltimore. Boyle commande d'abord la *Comet*, une goélette de 14 canons, qui quitte Baltimore le 11 juillet 1812 pour une croisière dans l'Atlantique. En quatre-vingt-trois jours de course, il capture quatre navires (le *Hopewell* de 400 tx, valant 150 000 $, ou le *Henry* de 18 pièces pour plus de 100 000 $) le tout s'élevant, selon Edgard Maclay, à un million de $ sans perdre un seul homme ! S'arrêtant seulement pour s'avitailler en novembre, il trompe le blocus britannique la nuit du 23 décembre pour naviguer vers le sud. Le 14 janvier 1813, il attaque imprudemment un convoi de trois transports armés, escortés par un brick de guerre portugais, au large du Pernambouc. Des menaces voilées sont échangées avec ce dernier. Le brick décide de s'interposer mais le feu précis du corsaire le désempare et les trois autres bâtiments sont rapidement réduits. Boyle s'empare de trois autres voiles en faisant route vers Saint-Barthélemy (dont l'*Adelphi*). Il est chassé pendant six heures par la frégate *HMS Surprise* que la *Comet* distance aisément pour continuer sa course. Le 6 février 1813, près de l'île St. John, Boyle s'empare du navire armé *Alexis* de Greenock, puis affronte le *Swaggerer.* La *Comet* et ses prises touchent Baltimore le 20 mars 1813.

Les croisières suivantes permettent de nouvelles prises. Aussi, lors de la vente de la *Comet* par Boyle en décembre 1814, le bilan s'établit-il à plusieurs millions de dollars pour 27 prises. L'été 1814, Boyle prend un nouveau commandement sur le *Chasseur,* construit et lancé le 12 décembre 1812, à Fells Point par les chantiers Thomas Kempe, et armé à New York. Il s'agit d'une goélette de 16 canons longs de 12. Le 29 juillet, il embarque pour sa croisière la plus audacieuse, contre les îles Anglo-Normandes, au cours de laquelle il prend trois marchands. Le 30 août, il déclare, narquois – imitant les amiraux britanniques devant les côtes américaines –, les îles Britanniques sous blocus et envoie sa « *Proclamation issued by Thomas Boyle, esq.* » à terre, au *Lloyd's Coffee House* de Londres. C'en est trop pour l'amirauté qui arme un fort vaisseau pour le capturer à tout prix !

Le *Chasseur* le sème, fait halte à la Martinique, puis Boyle regagne New York, le 29 octobre 1814. Son tableau est de dix-huit prises pour la première course, de 43 prisonniers ramenés au port et de 150 sur parole, en quatre-vingt-dix jours de mer. La menace étant suffisamment prise au sérieux, le prix des assurances maritimes anglaises explose au point d'avoir un effet dissuasif sur le commerce des îles Anglo-Normandes. Le 23 décembre 1814, Boyle quitte de nouveau New York et fait route directement pour la Barbade. En chemin, il échange des coups avec plusieurs ennemis et brûle une goélette. Le *Chasseur* capture deux nouvelles unités sur la côte cubaine. Mais, le 26 février 1815, Boyle approche d'une goélette apparemment innocente, qui s'avère être la *HMS St. Lawrence* (Lieutenant H. C. Gordon), de 13 canons et 76 hommes. Il s'agit de l'ex-corsaire américain *Atlas*. Il doit livrer bataille. Dans ce combat rapproché, l'artillerie de Boyle fait merveille et son ennemi baisse pavillon en un quart d'heure. C'est le seul vaisseau britannique capturé durant la guerre de 1812. Boyle reconnaît plus tard qu'il ne l'aurait jamais engagé s'il l'avait reconnu comme bâtiment de guerre. À la paix, le retour de Boyle, sur le *Chasseur*, qualifié de « Fierté de Baltimore », est triomphal, le 15 avril 1815 : avec quatre-vingt prises il détient le record pour ce conflit. Les cargaisons sont vendues 33 173 $. Boyle est à la tête d'une fortune de plus de 30 000 $ comme capitaine et actionnaire de ses deux corsaires. Après-guerre, il passe plusieurs années à livrer des armes aux révolutionnaires Sud-Américains. Le 25 décembre 1824, sur son navire *Panopea*, il repousse un corsaire espagnol. Il meurt en mer, le 12 octobre 1825, durant un voyage de retour d'Alvarado, au Mexique. Sa fortune est estimée à 10 051 $. Il aurait été le plus grand capitaine corsaire de l'Histoire des États-Unis. Aussi, durant la Seconde Guerre mondiale, un destroyer est honoré de son nom.

Olivier Corre

☛ *Îles Anglo-Normandes, Baltimore, États-Unis, Londres, New York*, Pavillons corsaires et pirates

Brémond Joseph (?-?) et **Honoré** (?-?)

La famille Brémond, durant la guerre de Succession d'Espagne, incarne parfaitement ce qu'est la course pour le milieu phocéen : une ouverture économique, une manne à court terme et un complément nécessaire par temps de guerre.

Honoré Brémond est l'un des premiers à se lancer dans cette activité à la suite des armements mixtes toulonnais ou de la course d'État. S'agit-il du même homme ? En 1683, Honoré Brémond, patron d'une barque, de conserve avec un autre bâtiment semblable, portant ensemble 40 hommes, est attaqué par deux galères de Tripoli armées de plus de 250 hommes. La défense est si vigoureuse que les Barbaresques doivent s'éloigner après avoir perdu un de leurs chefs et plus de 50 des leurs. L'événement est mentionné dans la *Gazette*, dans le numéro du 9 octobre. En juillet 1704, à la suite d'une escrite faite à Cassis selon J. S. Bromley, Brémond commande le vaisseau l'*Aigle volant*, avec en poche une commission en guerre et marchandises. Il s'empare devant l'île de Chypre de la *Notre-Dame de Salut* de Raguse, bâtiment nolisé par les Anglais et les Hollandais, transportant du coton et des draps. Une semaine plus tard, il saisit la *Sainte-Annonciation* de Venise avec une belle cargaison de maroquins, papier, vitriol, coton, cendres et pistaches mais qui bénéficie d'une main levée. En revanche, le pinque *Saint-Joseph et Saint-Antoine*, chargé de lin, pris à la hauteur de Rhodes, est bien déclaré de bonne prise, son maître de La Ciotat étant « patron de bannière ». Sur le retour, Honoré capture la *Martin Galley* appelée aussi *Pomme rouge* de Bristol, portant à Livourne du saumon et de la bière, puis c'est au tour de la *Levrette* de Bristol, chargée de morues. Les deux navires l'accompagnent à Marseille. Lors du voyage suivant, Brémond capture une barque savoyarde devant Porto-Vecchio, menée à Messine. En août 1705, il prend devant le cap Corse l'*Oxford Galley* avec du tabac en poudre et contribue à récupérer la *Perle*, une prise vendue à Livourne

par le corsaire de Flessingue. Le 15 août 1707, Honoré s'empare près de Reggio de la *Notre-Dame des Carmes*, navire génois portant du blé, du vin, de la soie, de l'huile, des fromages et de la farine. Le combat a duré une heure et l'équipage, comme bien souvent en Méditerranée, se réfugie à terre pour continuer à résister. Le jugement est défavorable, mais Brémond se rattrape sur d'autres neutres : la *Jérusalem* de Venise, qui apporte à Zante du savon et de l'argent, a été achetée aux Hollandais ; la *Madone del Rosario Saint-Vincent*, propriété de la Sérénissime en route pour Salonique, toutes deux chassées sur les côtes des Pouilles et menées à Messine, sont jugées de bonne prise.

Joseph suit les traces de son frère. Tous ses armements sont réalisés à Cassis. Il commande le vaisseau le *Soleil d'Or* de Marseille pour ce qui paraît être une campagne de course pure. En mai 1708, il s'empare à la hauteur de cap Corse d'un génois chargé de vin qu'il doit relâcher et de deux bâtiments anglais. Sur l'*Espérance* se trouvent 600 piastres volées par les neuf esclaves du bord. Sur le *Dauphin*, dont l'équipage a gagné la terre avec 1 000 piastres, Brémond se saisit de blé, de balles de cuirs, de corail, de peaux de renard etc. Enfin, il récupère la *Fame*, une barque française enlevée par les corsaires de Flessingue. De son côté, Honoré, qui monte le vaisseau le *Sans-Pareil* de Marseille, s'associe le 20 juin avec Charles Rancé (*Comte de Toulouse* de Marseille). Ils appareillent le 8 septembre. Malgré les dissensions (Rancé, poursuivi par deux Zélandais, a dû s'échouer à Saint-Tropez et réparer), on assiste là, au vu des moyens mis en œuvre, à l'une des plus belles campagnes de ce conflit. Trois prises dont le dixième rapporte à l'Amiral de France 28 000 l-t. La *Galère toscane*, bâtiment anglais, est suivie du *Saint-Joseph* de Naples avec 1 900 piastres en argent, des couvertures blanches, des pièces de toile, des ballots de soie, des sacs de poivre. Enfin le *Saint-Jean-Baptiste* de Gênes se voit délester de sa cargaison en l'absence de passeport et de police. Le *Sans-Pareil* est encore utilisé pour la course en janvier 1709. Honoré prend un génois, près de La Ciotat, se rendant à Barcelone. Le 13 février la *Galère neuve de Toscane* de Londres est capturée à la hauteur de l'île de Maretimos et menée à Portofarina. En plus de sa commission en guerre, elle transporte 250 balles de café et de riz à Alexandrie et passe, selon la *Gazette*, pour être une prise « considérable ». La nécessité de se procurer des céréales oblige les corsaires bien armés à assurer des missions d'escorte. Assurant la protection de deux riches marchands marseillais depuis Alexandrie en plus de trois ou quatre plus petits, il rencontre en sortant de Portofarina deux grosses frégates de Sa Majesté de 48 et 32 canons. Le *Sans-Pareil* livre bataille. Le consul de Tunis voit, les 2 et 4 mars 1709 entrer en rade les deux vaisseaux capturés, le petit en très mauvais état, comptant 43 morts et 34 blessés. Sorhainde écrit à Pontchartrain que « Brémond a eu la gloire de réveiller, par son action dans l'esprit des gens de ce pays, la bonne opinion qu'ils ont de notre bravoure ». Cela ne doit pas occulter les affaires, le *Sans-Pareil* et la prise anglaise sont chargés de blé pour le plus grand plaisir des armateurs Jean Dieudé et Joseph Rimbaud qui n'hésitent pas à verser à Brémond 13 300 l-t. pour droit d'escorte. La course n'est pourtant pas abandonnée. En mai, Joseph prend la relève, capturant près de l'île d'Elbe le *Nouveau Postillon* anglais chargé d'orge mais devant libérer à Portoferrare un génois à la cargaison prometteuse, saisi en compagnie du vaisseau la *Pluie Galère* de Jean Albert.

Cette fois, l'heure est venue pour François de faire ses preuves. Sa barque la *Moqueuse*, appelée aussi la *Sainte-Madeleine*, est armée par Joseph Maillet qui, quelques années auparavant, était lui-même capitaine corsaire sur la *Fortune de la Mer* de Marseille. Cette barque accueille un équipage de 220 hommes dont la charge pour l'avance de la solde et les vivres revient à 36 l-t. par mois et par homme ! Une barque génoise chargée de blé – l'amirauté n'est pas très regardante, les temps sont durs – et l'*Ami royal* de Londres sont menés à Marseille en mai 1710. De son côté, Honoré est au large de la Sardaigne sur le *Sans-Pareil*. En juillet,

un baléare et deux napolitains sont capturés. Le blé transporté était destiné au ravitaillement de garnisons ennemies. La *Sainte-Barbe* de Martigues, arraisonnée par le *Pot d'Étain* de Flessingue, est reprise tout comme, en septembre, l'ex-*Marchand de Venise* de Joseph Roux de Marseille vendue l'année précédente à Livourne sous le nom de *Saint-Policarpe l'Étoile du Matin*. Les marchandises, propriétés de l'ennemi, ont été embarquées à Alexandrette. La *Paix* de Venise est dans le même cas : ex-*Saint-Louis* (Jean-Baptiste Tessier), il a été vendu par Jacques Vanderhende (capitaine du corsaire la *Reine Anne*) à Livourne et vient d'Alexandrie. À quelques jours près, François Brémond, sur sa barque, trouve dans le *Saint-Antoine de Padoue et les Âmes du Purgatoire* 4 400 piastres en argent américain. Là encore, ce navire destiné à la Morée, est celui de Guillaume Eydoux de Cassis pris par le *Dauphin couronné* de Middlebourg.

François sur la *Moqueuse* et Honoré sur le *Sans-Pareil* courent désormais ensemble armés par Joseph Maillet. Fin octobre – début novembre 1710, ils font trois prises au large de la Sardaigne, devant les îles Saint-Pierre : une catalane, une génoise et une napolitaine. Dans les trois cas, les équipages se sauvent à terre et résistent. Honoré prend encore un vénitien richement chargé avec du blé de Moscovie. François capture également un transport de blé catalan venu d'Oristan en Sicile. Il s'empare quelques mois plus tard d'un autre transport ayant chargé à Gaète.

Honoré est celui des trois frères qui court quasiment jusqu'au dernier moment. Sur le *Sans-Pareil*, il cumule les bonnes et les mauvaises affaires. Entre septembre 1711 et décembre 1712, il réalise onze prises dont trois se traduisent par des mains levées avec dommages et intérêts : 500 l-t pour la *Notre-Dame de Miséricorde* de Varezze suite au pillage de l'équipage, 1 500 l-t pour la *Notre-Dame de Grâce* et *Saint-Nicolas de Tolentin* de Gênes et 500 l-t pour le *Saint-Jean Bonnaventure* de Saint-Rémy, le patron accuse Brémond d'avoir débarqué l'équipage en pays sarde pour n'avoir pas de témoin. On peut penser que le faible montant des amendes, voire des armements (1711 et 1712) dont le coût est supérieur à 15 000 l-t, sont compensés par la capture de trois bâtiments napolitains, un baléare, un anglais, un hollandais et un catalan. Honoré est le dernier corsaire à faire une prise en Méditerranée occidentale lors de ce conflit. La course n'est qu'une activité provisoire. Elle a néanmoins été lucrative avec quarante prises jugées bonnes et neuf mains levées pour les trois frères. Honoré a réalisé à lui seul trente-deux prises jugées bonnes, il compte parmi les capitaines qui sont les plus gros souscripteurs avec, s'agissant des « escrites » marseillaises, 81 640 l-t placées. Les affaires reprennent avec une paix qui se met en place dès le début 1713. Joseph fera faillite en 1733.

Philippe Hrodej

☛ Barbaresques, *Barcelone*, Cassard, *Gênes*, *la Ciotat*, *Livourne*, *Londres*, *Flessingue*, *Marseille*, Pontchartrain, *Rhodes*, *Tunis*

Brest

Qualifié « grand port de mer, le plus excellent de Bretaigne » en 1535, le port de Brest est attesté depuis 1239, au moins. Ancienne place ducale fidèle au Roi depuis la réunion de la Bretagne à la France, Brest a joué un rôle modeste mais certain comme port de guerre pendant le XVI[e] siècle et le début du XVII[e] mais, pratiquement abandonnés dans la politique de Mazarin, la ville et le port ont périclité. Lors de sa chevauchée en Bretagne (septembre-octobre 1665), Colbert de Croissy ne s'y attarde guère ; deux ans plus tard, le chevalier de Clerville décrit la ville comme une grosse bourgade, située dans une zone mal peuplée, au bord d'une rade, très belle certes, mais dont le port militaire est à créer. Parallèlement, difficile d'accès, ce site intéresse peu les navires marchands qui, dans leur majorité, préfèrent utiliser les havres et les rades situés à proximité des routes de navigations, comme Camaret, Le Conquet, voire l'anse de Melon en Porspoder où fut débarquée Henriette de France fuyant les côtes de fer de Cromwell. Décidé néanmoins

Tonnage mis à la mer entre 1688 et 1697

Années	1688	1689	1690	1691	1692	1693	1694	1695	1696	1697
Tonnage total	3400	3500	2500	200	550	1700	1850	11 250	33400	13300

Tonnage mis à la mer entre 1702 et 1711

Années	1702	1703	1704	1705	1706	1707	1708	1709	1710	1711
Tonnage total	2100	4100	3450	10900	4050	6500	9100	10350	2000	10300

à mettre à profit les exceptionnelles qualités de la rade, Colbert charge le commissaire général de la Marine départi à Brest, Chertemps de Seüil, neveu de Colbert Du Terron, de rédiger un mémoire qui puisse emporter la décision royale : malgré la pauvreté de son arrière-pays, son accès strictement gouverné par les vents et la proximité des eaux fréquentées par des ennemis en puissance, Brest s'impose comme le principal port-arsenal du Ponant.

L'intérêt principal pour son développement ne réside pas dans l'étroit fleuve sinueux et envasé qui perce le plateau de Léon, la « chambre close », mais dans le « vestibule », la rade. Cette vaste étendue d'eau offre deux avantages. Le premier est de permettre le rassemblement d'escadres en partance, à l'abri des vents – même si l'orientation face aux vents dominants retarde l'appareillage ; le second est la facilité à défendre cette zone, entourée de hautes falaises armées de batteries et ouverte par un goulet étroit sur l'océan. Deux avant-ports, Camaret et Bertheaume permettent d'attendre le vent. La Penfeld qui abrite le port est dominée par le site du château de Brest, qui fut longtemps la ville, et constitue un verrou protecteur pour l'arsenal qui ne cesse de s'y développer à partir de Richelieu. Le principal port et arsenal de la Marine royale du Ponant sur l'Atlantique n'est pas *a priori* le lieu idéal pour des armements corsaires. Les autorités, toujours à cours de gens de mer et parfois d'unités ayant, par le contrôle tatillon auquel s'y livre l'administration des classes, la possibilité d'y réquisitionner hommes comme navires. Le port marchand, limité à quelques dizaines de mètres de quais est mal situé, à l'intérieur de la Penfeld, dans le port militaire. Enfin, l'absence d'un véritable négoce local aux possibilités financières réelles ne permet pas d'armer des unités importantes. Les avantages du port que sont la meilleure protection d'un port qui soit (fortifications, forts et batteries maritimes) et surtout la situation géographique stratégique de Brest ne compensent pas ces inconvénients.

En 1674, quand Du Terron quitte sa charge d'intendant général des armées navales du Ponant, de Seüil est élevé aux fonctions d'intendant de justice, police et finance de la Marine en Bretagne ; Desclouzeaux l'y remplace en 1683. Par lettres patentes du mois de juillet 1681, le Roi jette les bases d'une véritable administration urbaine : réunion du bourg seigneurial de Recouvrance à la ville de Brest ; financement de l'effort d'urbanisme par la création d'un droit d'octroi sur les vins ; création d'une foire mensuelle et de deux marchés hebdomadaires ; transfert de la sénéchaussée royale de Saint-Renan à Brest. Ces événements sont commémorés par une médaille portant la légende « Tutela classium Oceani » – Sûreté des flottes françaises sur l'Océan – et, en exergue, « Bresti portus et navale MDCLXXXI » (Port et arsenal de Brest. 1681). Un siège particulier d'amirauté y est créé en 1691. En 1698, Béchameil de Nointel, intendant de la province depuis trois ans, rapporte qu'avec ses 15 000 habitants Brest est devenue la ville la plus importante de l'évêché de Léon et que son port est « le plus grand

établissement que le Roy ait pour la Marine», mais que les navires de commerce n'y sont pas les bienvenus. Le projet de création d'un port marchand dans l'anse de Porstrein, sous le château, ayant été différé par le Roi qui craignait l'ensablement de la rivière, les navires sont en effet relégués la nuit en amont de la chaîne de l'Arrière-garde ou doivent chercher abri dans les rivières de Landerneau, de Daoulas, de l'Hôpital ou de Landévénec qui alimentent la rade.

Il n'est pas étonnant que, dans ces conditions, les corsaires de Brest soient essentiellement des vaisseaux du Roi prêtés à des particuliers qui en financent le fonctionnement, ce que l'on appelle des armements mixtes. Pour parer la menace des croiseurs ennemis, en dérogation des règlements, leurs prises sont généralement conduites au Port-Louis, à Nantes ou à La Rochelle. Pendant les deux derniers conflits du règne, Brest est probablement le premier port du Ponant pour ce qui concerne ce type de course. La guerre de la Ligue d'Augsbourg commence avec les armements modestes de Seignelay, de Tourville, de Forbin, de Victor-Marie d'Estrées, de Jacques II, etc.; ils sont suivis par l'armée navale en miniature composée des vaisseaux de Duguay-Trouin, de Nesmond, de Saupin et de Dandenne; c'est enfin la prise de Carthagène par Pointis! Pendant la guerre de Succession d'Espagne, il n'est plus question d'armements modestes pour des armateurs comme Beaubriand, Des Augiers, d'Iberville et Chavagnac ou, encore et toujours, Duguay-Trouin.

Ainsi, les quelques corsaires armés à Brest font-ils figures d'exception. Cependant, des navires de faible tonnage pratiquant la petite course en Manche sont armés par plusieurs personnes de la marchandise brestoise ou des officiers, dans le cadre de sociétés d'armement. Celles-ci arment généralement un unique corsaire. Les synthèses opposent l'importance des prises d'État, ramenées à Brest au petit nombre de prises corsaires dont une faible part par des lettres de marque brestoises. De 1702 à 1713, 590 prises sont conduites dans ce port, mais pas par des armements brestois.

Le développement des activités de la Marine royale au XVIII[e] siècle dans un site déjà à l'étroit ne laisse que peu de place à l'initiative privée. La ville, enfermée dans son enceinte bastionnée, est soumise à l'autorité militaire de la place; le port et arsenal à celle de l'intendant de la Marine. L'absence d'autonomie du corps de ville n'a d'égal que la faible surface financière d'une marchandise qui importe le vin nécessaire pour les escadres. Elle essaye bien d'armer en course, mais la guerre de Brest est d'abord celle des escadres. De 1744 à 1745, quarante-trois prises et rançons extérieures parviennent à Brest. Au cours de cette même guerre, de 1744 à 1748, Brest arme six corsaires et six autres armements sont réalisés dont quatre sur des frégates royales prêtées qui produisent dix-huit prises et une rançon. La guerre de Sept Ans enregistre le même rapport: de 1756 à 1762, onze corsaires font trente prises et quatre rançons, mais soixante-douze prises sont vendues dans ce port. L'une, l'*Ajax*, qui transporte des diamants atteint le rapport exceptionnel de 4 172 496 l-t.! La guerre d'Indépendance, durant laquelle la base navale de Brest joue un rôle central, voit l'apogée du port et de l'arsenal du Ponant mais n'est guère propice à la course privée. Les 22 corsaires locaux – dont la moitié est capturée – représentent peu de chose avec 34 captures conduites entre 1778 et 1780 face aux 768 prises faites par la Marine royale. Avec le repli de la flotte de l'État, durant les guerres révolutionnaires et impériales, 23 corsaires croisent depuis Brest (1795-1798): 7 font des prises, 16 restent sans tableau et 7 sont capturés. Les capitaines Plucket et Petit font onze prises avec le *Patriote* de 150 tx, le *Lazare-Hoche* en capture neuf. Riou-Kerhallet arme ainsi une petite flotte corsaire à partir d'un port privé établi au-delà des fortifications en arrière du port militaire. Robidou compte l'arrivée à Brest de nombreuses prises durant les guerres de la Révolution: 543 de 1793 à l'an VII, dont trois cent trente de 1793 à l'an II, 56 en l'an III et 75 en l'an V. En revanche, les armateurs brestois semblent changer de méthode de l'an IV

à 1811 où ils investissent des capitaux dans la course privée, comme la *Levrette*, corvette de l'État, armée par la «Société des Amis de la Liberté et de l'Égalité», pour 38722 l-t. Ceci reste cependant modeste quand on met en balance les 290 prises conduites à Brest par les vaisseaux de guerre et celles menées par les corsaires privés (septembre 1793-juin 1795). Au total, Brest apparaît comme un cas particulier dans la guerre de course: bien qu'idéalement situé, ce port reste l'arsenal de la Marine royale et la course privée d'une marchandise locale sans grande envergure n'y est que tolérée (et même parfois combattue comme avec Riou-Kerhallet). Des exceptions se présentent dès lors que l'État souhaite déléguer l'armement de certains de ses bâtiments à des particuliers (armements mixtes sous le Roi-Soleil ou en période révolutionnaire) ce qui coïncide avec des périodes de repli de la guerre d'escadre.

Olivier Corre et Jean-Yves Nerzic

☛ BEAUBRIAND, *CARTHAGÈNE*, DANDENNE, DES AUGIERS, DUGUAY-TROUIN, FORBIN-GARDANNE, IBERVILLE, *LA ROCHELLE*, MAZARIN, *NANTES*, NESMOND, PLUCKET, POINTIS, RIOU, SAUPIN, SEIGNELAY, TOURVILLE

BRÉZÉ PIERRE DE (v. 1410-1465, Montlhéry)

Natif d'Anjou, Pierre de Brézé est un noble angevin qui compte parmi les plus fidèles des officiers du roi Charles VII. Entré en 1437 dans la clientèle d'Agnès Sorel, il jouit ensuite de la faveur royale. Sénéchal d'Anjou, puis de Poitou, il participe activement à la reconquête de la Normandie en 1449, notamment à la bataille de Formigny, un investissement militaire pour lequel il est récompensé par l'investiture de la sénéchaussée de Normandie. Il est l'un des rares officiers de Charles VII à ne pas avoir été écarté définitivement par Louis XI, après une courte disgrâce, en raison des bons services rendus dans le transit maritime des dames de la Cour entre Écosse et Flandres. Il ne trahit pas non plus lors de la Ligue du Bien public et combat pour le Roi en 1465 à Montlhéry où il trouvera la mort. Il s'est signalé par de nombreuses opérations de course menées sur les côtes sud de l'Angleterre. On en conserve la relation de Georges Chastellain, qui a été son secrétaire, ainsi que les instruments comptables détaillés, vraisemblablement en raison de la proximité du personnage avec la Cour de France.

Pierre de Brézé, nous dit Georges Chastellain, était «droit fléau» des Anglais et «hantoit les mers et les ports». C'est après la conquête de la Normandie qu'il investit, en 1452, dans la guerre de course en armant la *Marquise*, puis la *Romaine* à partir de 1457, nef qu'il avait capturée dans la Manche et dont il avait racheté la totalité des parts. Le sénéchal est armateur, mais il s'embarque personnellement pour les opérations les plus ambitieuses. Ses équipages accablent les côtes des Cinque-Ports et les navires fréquentant ces eaux. Puis, les prises sont revendues sur les marchés de Harfleur et Honfleur, avant que le gain ne soit ensuite réparti «en paies» rétribuant la part de chacun, avec une prime d'abordage pour les plus courageux des mariniers. Très incisive, cette course semble avoir eu commission de la part de l'amirauté, puisqu'elle applique sa décime. De 1452 à 1458, elle affaiblit les sociétés portuaires du sud de l'Angleterre et participe, indirectement, à la remise en question de l'efficacité des Cinque-Ports dans la police de la Manche. L'opération la plus spectaculaire est le raid mené contre Sandwich en 1457 pour lequel Georges Chastellain attribue un profit de 2 à 300000 écus, ainsi que 300 hommes capturés. Pierre de Brézé a alors participé à l'armement d'une flottille en compagnie du bailli d'Évreux, Robert de Flocques et du capitaine de Dieppe, Charles des Marets. L'opération est soutenue par l'embarquement discret des francs archers et des hommes de Dunois, du comte d'Eu et de l'amiral Jean de Bueil, jusqu'à 4000 combattants pour les chroniqueurs. Sandwich pris et pillé, la mer est tenue plusieurs jours pendant lesquels un grand nombre de captures ont lieu. L'affaire, ainsi que la nature des effectifs impli-

qués, rappelle que le conflit franco-anglais, bien après la victoire de Castillon, n'est pas terminé. À suivre Georges Chastellain, Pierre de Brézé, grand officier de France, a à cœur de tenir son rang et de ne jamais verser dans la piraterie ou l'apparence de celle-ci. Il procède avec tous les rituels nobles de la guerre, bannières déployées, envoi rituel de défis, de semonces et autres sons de trompe. En deux mots, il déploie « fiers harnois » et manières de noblesse qui côtoyaient ici les « usances de la mer ». Le sénéchal combat donc pour l'honneur de la maison des Valois : il ne prend ni femmes, ni ecclésiastiques et n'incendie, ni ne tolère le viol. Il s'attache également à faire relâcher tout pèlerin en assistant les plus démunis d'entre eux, une assistance clairement imputée dans ses instruments comptables. Le cas est donc éclairant, à une époque où la licéité des comportements en mer n'est pas assurée : Pierre de Brézé arme en course pour l'honneur de la France. En cela, il participe à l'édification du portrait des mauvais écumeurs de mer, c'est-à-dire ceux qui n'agissent pas comme lui. Grand officier des Valois, ses opérations maritimes intéressent donc le souverain à plusieurs titres : honneur, profit et guerre contre l'adversaire d'Angleterre.

Pierre Prétou

☛ *Cinque-Ports*, *Honfleur*

Brochero de Anaya Diego (?, Salamanque-1625)

Brochero fut pendant trente ans, soit jusqu'à sa mort en 1625, le bras droit des monarques espagnols en matière de navigation. Sa première expérience sur mer est celle de soldat à bord des galères. Il entre ensuite dans l'ordre militaire de Saint-Jean basé à Malte, puis sous la souveraineté espagnole, au sein de laquelle il navigue avec les galères de l'Ordre. Capturé par les Turcs, il est forçat de galère pendant cinq années. Après avoir acheté sa liberté, il se met au service des escadres de galères de Philippe II. Dans les années 1590, il est considéré comme un expert maritime et désigné pour superviser la création de la nouvelle flotte atlantique de Philippe II, au sein de laquelle il est promu Amiral-général en 1595. Un des principaux participants à la *junta de armadas* au début des années 1620, une sous-section du conseil de guerre. Brochero participe aussi, dès 1610, à la *junta de galeras*, la seconde sous-section du conseil.

Jean-Philippe Priotti

☛ *Malte*

Broquant Jacques (19 novembre 1771, Boulogne-1861)

Jacques Broquant est le fils d'un père officier de port. Dès 10 ans, il embarque comme mousse sur un bateau pêcheur puis continue comme matelot. En l'an V (1797), il est capitaine de prises, puis deuxième lieutenant sur le corsaire le *Sauvage*, commandé par le capitaine Pollet. Il passe ensuite en l'an VI (1798) comme second sur le *Furet*, armé de 30 fusils, 6 espingoles et 26 sabres et portant 35 hommes, commandé par Nicolas Routtier, armé par Jean Griset puis Jean Robinson. Le *Furet* fait onze prises dont la *Lydia* vendue 491 085 fr. et le *Copper Nails* qui ne rapporte que 488 fr. Le 9 fructidor an VII (26 août 1799), Broquant succède à Robinson sur le *Furet*, son deuxième capitaine est Jacques Altazin et son premier lieutenant Pierre François Beauvois, tous deux futurs capitaines corsaires. Il fait quatre prises, ses vingt parts atteignent les 2 083 fr. Le *Furet* est désarmé et vendu 10 552 fr. le 27 nivôse an VIII.

Ses nouveaux armateurs Sannier-Ducrocq et Trudin lui confient les *Cinq Amis* de 90 tx et 48 hommes, 1 obusier, 1 couleuvrine, 12 canons de 3 et de 1, 4 pierriers, 40 fusils, 4 espingoles, 25 paires de pistolets et 30 sabres. Il garde son état-major précédent avec lequel il mène deux campagnes, la première de brumaire à pluviôse an VIII (de novembre à février 1800), la seconde de germinal à floréal (mars à mai). Il ne fait

qu'une prise à chaque campagne. Lors de la deuxième, il livre un violent combat, échappant de peu à la capture. Broquant passe ensuite sur le *Cygne*, de floréal à prairial (mai à juin), mais la campagne se solde par une perte de 15 656 fr. Sans embarquement pendant l'été, il reçoit ensuite le lougre la *Boulonnaise*, armateur Moleux-Crouy, avec 43 hommes. Cette première course se termine le 1er brumaire an IX (23 octobre 1800) avec deux prises, plus la *Sarah*, une reprise. La course suivante, avec le *Hope* vendu 187 686 fr. et le *Neptune* 72 472 fr, dédommage amplement les actionnaires et les marins. Broquant commande ensuite le *Petit Requin* puis la *Raccrocheuse n° 1* avec laquelle il prend le *Vine*, vendu 2 942 fr. à Boulogne, prise faite en commun avec le *Desaix*, commandé par Beauvois, son ancien lieutenant. Moleux-Crouy lui confie ensuite le *Prosper*, de 36 hommes, avec lequel il capture le *Kent*, armé de 24 canons, vendu à Dieppe 88 303 fr. Broquant s'empare ensuite du *William Bakford*, capitaine Benjamin Waren, vendu 228 585 fr. Le *Prosper* est un corsaire neuf construit à Boulogne. Bonaparte fait probablement la connaissance de Broquant en visitant les chantiers navals de Boulogne en février 1802. L'investissement est financé par trente-quatre actions d'un total de 4 410 fr. Le bénéfice net s'élève à 149 955 fr. Selon la *Gazette de France*, le bâtiment est de petite taille : « Le corsaire le *Prosper* est un petit bâtiment qui se trouvait en construction dans les chantiers de Boulogne […]. Le Premier Consul s'en approcha, le considéra avec attention, en vit en détail toutes les proportions et en fit compliment au constructeur […]. Le capitaine Broquant qui le commande est un homme intelligent et intrépide. La fortune a secondé son courage puisqu'il a déjà fait deux prises importantes dont l'une avait autant d'hommes que le *Prosper* et pouvait opposer 24 canons de 9 à 6 de 3 ». En effet, le 2 pluviôse an XII (23 janvier 1804), le *Prosper*, après un court duel d'artillerie au large de Shoreham, s'empare d'un trois mâts anglais armé de 7 canons, venant du Pacifique, chargé de 800 tonnes d'huile de baleine. Le 16, il livre un combat violent dans le Pas-de-Calais, contre un trois-mâts anglais armé de 24 pièces de 9, venant de Saint-Vincent, chargé de 250 boucauts de sucre et de 258 balles de coton. Ces deux prises à elles seules assurent la rentabilité de l'armement et la fortune de Broquant.

Devant les succès des corsaires de Boulogne, la *Royal Navy* envoie en patrouille des cutters armés de 1 à à 16 canons. Broquant, poursuivi par deux d'entre eux, réussit à leur échapper en tuant d'un coup de fusil le capitaine de l'un d'entre eux qui le somme de se rendre ; exploit qui n'est pas sans rappeler un épisode des mémoires de Forbin. Ces actions attirent l'attention de Bonaparte, présent à Boulogne qui lui aurait demandé son avis sur un débarquement en Angleterre. Le 16 août 1804, lors de la première distribution de la Légion d'honneur, Broquant compte parmi les récipiendaires et est décoré par Bruix. Il reprend la mer à l'automne à bord du corsaire la *Grande Raccrocheuse*, armée à Calais. Il croise avec le capitaine Pollet, commandant du *Wimereux*. Ils font ensemble trois prises : l'*Anna-Maria*, vendue 83 382 fr, le *Ménager* vendu 18 266 fr. et l'*Équilatéral* vendu 27 956 fr. Mais le 10 décembre 1804, près des côtes anglaises, le corsaire est pris dans les calmes et la frégate anglaise la *Favorite* le capture. Broquant tente plusieurs fois de s'évader mais il est repris et conduit sur le ponton le *Glory*. Il réussit cependant à s'évader en 1811, après sept ans de captivité, en compagnie de Colin Delpierre et Nicolas Fourmentin. Selon sa fille, Broquant aurait voulu reprendre le commandement d'un corsaire mais sa femme l'en aurait dissuadé.

Broquant est franc-maçon et fait partie de la loge fondée sur son ponton, le *Glory*. Preuve de sa réussite comme corsaire, il est cautionné pour 200 000 fr. au titre de ses dépenses en Angleterre. Pendant cette captivité, il se lie d'amitié avec un capitaine corsaire de Binic, Louis Le Saulnier Saint-Jouan, lui aussi franc-maçon. À partir de 1811, Broquant navigue au cabotage et reçoit à cette date son brevet de maître de cabotage. En 1815, il est nommé maître de port à Boulogne, poste dont il démis-

sionne en 1836. Il meurt dans son lit dans sa quatre-vingt-dixième année en 1861. Il avait eu quatre fils et trois filles. L'un de ses fils est capitaine, un autre industriel à Dunkerque dans les filets de pêche. Deux des frères de Broquant sont également marins. Son cadet, Pierre, d'abord maître d'équipage puis capitaine corsaire à Boulogne, s'illustre de 1808 à 1812 sur la *Princesse de Bologne* avec la prise de la *Minerva*, (en association avec Achille Bourgain) qui rapporte un million de francs. Jean-François, lui aussi devenu maître d'équipage, est recruté dans les Marins de la Garde impériale et il meurt pendant la campagne de France.

Patrick Villiers

☛ *BOULOGNE*, BRUIX, *CALAIS*, *DUNKERQUE*, FORBIN-GARDANNE, FOURMENTIN

BROSSARD JOSEPH DIT *BEAUSOLEIL*
(1702, Beausoleil [Acadie]-1765)

Originaire d'Acadie, Joseph Brossard est l'un des dix enfants de Catherine Richard et de Jean-François Brossard. Il assiste, à l'âge de 8 ans, à la prise de Port-Royal par le commandant anglais Francis Nicholson. La légende veut qu'à partir de cette date, Joseph Brossard acquiert une vision lucide quant à l'inégalité des rapports entre Acadiens et Anglais et adopte une forte hostilité envers la présence anglaise en Acadie qui l'incitera plus tard à s'engager dans une résistance impitoyable au conquérant britannique. En septembre 1725, à Annapolis Royal, il épouse Agnès Thibaudeau et s'installe peu après à Chipoudie (Shepody, Nouveau-Brunswick) avec son frère Alexandre, son aîné de 3 ans, qui a par ailleurs épousé une sœur d'Agnès Thibaudeau. Tous deux adoptent le surnom de Beausoleil, leur village d'origine. Vers 1740, les deux frères et leur famille se déplacent à Le Cran (Stoney Creek, près de Salisbury, Nouveau-Brunswick), en amont de la rivière Petitcodiac.

Au cours de la guerre de Succession d'Autriche, plusieurs campagnes sont dirigées par le gouvernement de la Nouvelle-France dans le but de reprendre l'Acadie. Lors de l'une d'entre elles, à Grand-Pré (Nouvelle-Écosse) le 31 janvier 1747, les frères Brossard et leurs alliés Micmacs se joignent aux 250 Canadiens, commandés par Nicolas-Antoine Coulon de Villiers, pour un assaut-surprise contre les 500 hommes du commandant Noble. Les Français infligent de lourdes pertes aux troupes anglaises, dont la mort d'Arthur Noble et son frère Francis, avant d'obtenir leur capitulation. Le 21 octobre de la même année, le gouverneur du Massachusetts, William Shirley, accuse onze Acadiens de collaboration avec l'ennemi, dont Joseph Brossard considéré comme le chef des résistants, les préjuge coupables de haute trahison et offre 50 l-t à la personne qui livrera ces hors-la-loi à la justice anglaise.

Les forts français Gaspareau et Beauséjour, élevés au début des années 1750 pour la défense de l'isthme de Chignectou, constituent une menace pour les colons anglais du Massachusetts et de la Nouvelle-Écosse ainsi qu'un frein pour l'installation des nouveaux immigrants écossais. Les gouverneurs de ces deux colonies décident donc d'assiéger Beauséjour en juin 1755. Avec une soixantaine d'Acadiens et de Micmacs sur lesquels il exerce une réelle autorité, Joseph Brossard effectue quelques raids et, le 8 juin, capture un officier anglais. Malgré le peu d'espoir de vaincre, il continue de harceler les assaillants jusqu'au dernier moment, le 16 juin, alors que les forces françaises cèdent le fort aux Anglais. Contraint d'accepter la défaite, Brossard propose au commandant des forces britanniques, le lieutenant-colonel Robert Monckton, d'obtenir la paix avec les Indiens à la condition qu'on lui accorde l'amnistie. Sa demande ne lui est vraisemblablement pas accordée puisqu'il est déporté en Caroline du Sud d'où il réussit à s'échapper et à retourner, à pied, dans sa famille à la rivière Petitcodiac où on le retrouve en 1756.

Avec l'encouragement du gouverneur général de la Nouvelle-France et de Charles Deschamps de Boishébert, commandant des troupes fran-

çaises en Acadie, Brossard reprend la direction d'un groupe de résistants acadiens et obtient une commission pour armer un petit corsaire sur la baie de Fundy. Secondé par ses quatre fils, il réussit plusieurs prises anglaises qu'il achemine vers Miramichi. Lors d'un affrontement à Petitcodiac, avec les troupes de George Scott, en novembre 1758, Brossard est blessé à un talon, perd son fils Jean, puis voit son village pillé et son navire saisi par l'ennemi. Malgré la chute de Louisbourg, en 1758, la reddition de Québec, en 1759 et la capitulation de Montréal, en 1760, quelques foyers de maquisards acadiens persistent à lutter contre l'autorité anglaise. Joseph Brossard et son fils Joseph sont de ceux qui, réfugiés dans la région de la Miramichi, participent, durant l'été 1760, au dernier combat franco-anglais, à Restigouche, dans la baie des Chaleurs. Malgré la défaite des Français, les Brossard harcèlent de nouveau les Anglais, en août 1760, sur la rivière Saint-Jean et continuent d'entretenir les Acadiens de Miramichi dans le refus de la soumission. Tous finissent par être capturés, y compris les Brossard dit Beausoleil qui refusent toujours de prêter le serment d'allégeance à la couronne d'Angleterre.

En novembre 1764, libéré par le gouverneur de la Nouvelle-Écosse, Joseph frète une goélette sur laquelle il embarque sa famille et environ 200 Acadiens, d'abord en direction de Saint-Domingue, puis vers la Louisiane, où il arrive en février 1765, au bayou Teche, dans la région de Lafayette. Le 8 avril 1765, Charles-Philippe Aubry, commandant de la Louisiane, nomme Joseph Brossard capitaine de la milice des Acadiens de la région des Attackapas. Comme 39 autres compagnons, il meurt d'une fièvre le 20 octobre de la même année, à 63 ans, et son corps est inhumé à Beausoleil, en Louisiane. Ses nombreux descendants, aussi bien en Louisiane qu'en Acadie, perpétuent la mémoire d'un personnage de légende, incarnant la résistance acadienne contre la puissance anglaise.

Raymonde Litalien

☛ *Louisbourg, Port-Royal*

Bruix Eustache (1759-1805)

La raison de la mention dans ce dictionnaire de celui qui fut ministre de la Marine sous le Directoire (1799) et l'un des amiraux les plus respectés sous le Consulat est un point habituellement omis dans ses notices biographiques : il navigue dans sa jeunesse, en 1777-78, sur la *Négresse*, bâtiment muni d'une lettre de marque. Selon les mémoires de Landolphe, elle possède « 20 pièces de canons et 90 hommes d'équipage ». Elle a été construite à Saint-Malo par l'ingénieur Chevillard et armée par la Compagnie de la Guyane (les actionnaires y sont essentiellement des banquiers et des fermiers généraux). Eustache Bruix est donc pendant environ un an « corsaire ». La raison pour laquelle ce point est passé sous silence par ses biographes, c'est qu'outre son statut de corsaire, la *Négresse* est avant tout un bâtiment négrier. Durant cette année, le capitaine Landolphe ne réalise aucune prise, Bruix n'a donc part à aucun butin. Landolphe mentionne dans ses mémoires que, revenant d'Espagne où il a été libéré de sa captivité en 1800, il rencontre à Bordeaux le ministre, qu'il qualifie de « mon ancien enseigne », passant la soirée à évoquer le bon vieux temps. La carrière de Bruix commence en général avec son embarquement sur la frégate la *Fox* à Brest en novembre 1778 comme « volontaire de la marine du Roi ». Or, un an de navigation est requis pour pouvoir prétendre à ce statut ; il ne peut donc s'agir de son premier embarquement. Bruix ne fait à l'évidence que la première partie de la campagne de la *Négresse* qui ne revient à Nantes qu'au bout de quatre ans. On ignore à quel moment il le quitte ni comment il rejoint Brest. Probablement dès son année accomplie, il s'embarque sur le premier bâtiment rencontré revenant en France. Une fois devenu officier du « Grand Corps », il préfère passer sous silence cette première expérience maritime, l'activité négrière étant considérée comme peu valorisante pour un aristocrate. Plus tard, même si sous la Révolution avoir navigué au commerce

ou comme corsaire pouvait être un avantage, il n'en fait pas plus mention, la Convention ayant aboli l'esclavage et la traite.

André Di Ré

☛ *Bordeaux*, *Brest*, Landolphe, *Nantes*, *Saint-Malo*

Bruny Jean-Baptiste (1671-1723) et **Bruny Raymond** (1672-1757)

Fils de Pierre Bruny, marchand établi à Marseille au milieu du XVII[e] siècle, Jean-Baptiste s'associe à son frère Raymond lorsqu'il succède à son père à la fin du siècle. La gestion de l'entreprise familiale que dévoilent les grands-livres conservés dessine la géographie et l'ampleur des affaires : à côté de l'indispensable Levant, figurent Cadix, Amsterdam, Londres, Hambourg et la mer du Sud pour ne citer que quelques exemples. À la tête d'une solide fortune, Jean-Baptiste acquiert, en 1697, la baronnie de la Tour d'Aygues et, deux ans plus tard, la charge anoblissante de secrétaire du Roi ; la voie est tracée pour devenir le chef d'une haute lignée de noblesse parlementaire.

Toutefois, il ne s'éloigne pas totalement du comptoir et reste attentif aux affaires maritimes. Ainsi, en 1711, pendant la guerre de Succession d'Espagne, il participe avec le grand financier parisien Antoine Crozat, déjà croisé à l'occasion d'expéditions vers la mer du Sud (1707-1711), à une importante entreprise corsaire à destination de l'océan Indien, initiative soutenue par le Roi qui prête pour cela plusieurs bâtiments (accord signé en juin 1711, entre Fontanieu, directeur général des Compagnies et Antoine Crozat). Jean-Baptiste Bruny groupe 69 intéressés, Raymond en ajoute 13 ; l'ensemble des actionnaires fournissent 315 000 l-t et Crozat apporte 265 000 l-t supplémentaires. En octobre 1711, Marqueze de Roquemador, capitaine de vaisseau du Roi, quitte Toulon, à la tête de trois bâtiments : l'*Éclatant*, le *Fendant* et l'*Adélaïde*. Le 28 avril 1812, il s'empare d'un gros vaisseau anglais, le *Sherburn* (que des textes français appellent *Charbon d'Angleterre*) ; l'*Adélaïde* ramène à Rouen la cargaison dont la vente, en présence de Bruny, s'élève à 2 169 279 l-t. Si le profit global est estimé à environ 78 %, il faut tenir compte de la lenteur du règlement car les dernières répartitions ne sont liquidées qu'en 1728, après la mort de Jean-Baptiste Bruny.

Néanmoins, malgré ces débuts prometteurs, l'opération se termine mal pour les actionnaires et plus encore pour les marins, car l'*Éclatant* et le *Fendant* disparaissent, en 1713, lors d'une tempête au large du Cap. « Voilà les fruits de la course pour laquelle je n'ai point d'inclination ; voilà la première et la dernière fois », écrit Bruny à ses correspondants de Lyon et de Bayonne.

Son frère Raymond, de retour à Marseille après un apprentissage dans les Échelles du Levant (au Caire), poursuit et amplifie les opérations de la société familiale, mais ne participe pas à des opérations corsaires. Il renforce les trafics en direction de la Méditerranée ottomane puis s'engage vers de lointains espaces océaniques, expédiant des navires pour les Iles françaises d'Amérique et, associé au Malouin Guillaume Éon, pour le Pérou (1704-1713). Ayant réalisé de « rapides et beaux profits », il acquiert à son tour, en 1713, une charge anoblissante de trésorier de France, puis, l'année suivante, la terre et le château d'Entrecasteaux qu'il fait ériger en marquisat. Retiré à Aix jusqu'à la fin de ses jours, il demeure néanmoins attentif aux activités de ses neveux qui ont pris la direction de la société.

En effet, si Jean-Baptiste et Raymond Bruny eurent une descendance directe nombreuse et parfois liée au monde de la mer – le premier étant le grand-père du Bailli de Suffren et le second celui du Chevalier d'Entrecasteaux – la maison Raymond Bruny & C[ie] passe entre les mains de leurs neveux Jean-Baptiste-Ignace et Pierre-Honoré Roux. Ceux-ci, premiers nés de la dizaine d'enfants de leur sœur Catherine Bruny et du marchand marseillais François Roux, font leur apprentissage auprès de l'oncle Raymond qui leur transmet sa maison, en 1728, sous la raison sociale Jean-Baptiste, Honoré Roux & C[ie]. Raymond Bruny conserve toutefois,

douze années durant, un capital au sein de la nouvelle société familiale qui, sous diverses raisons sociales, reste active jusqu'en 1843.

Gilbert Buti

☛ *BAYONNE*, *CADIX*, *LONDRES*, *MARSEILLE*, ROUX, *SAINT-MALO*, *SUFFREN*, *TOULON*

BUGIS DE JOHOR

Il s'agit d'un peuple à la forte identité, originaire du sud de l'île indonésienne de Sulawesi (ou Célèbes), dans la région de Makassar (aujourd'hui Ujung Pandang). Il dispose de sa propre langue, le buginais, de la famille austronésienne (comme le malais). Converti tardivement (XVII[e] siècle) à l'islam, néanmoins d'observance rigoriste, il conserve jusqu'à aujourd'hui un chamanisme élaboré. Il doit à la conquête hollandaise du sultanat de Gowa-Makassar, en 1669, à laquelle certains de ses chefs – ceux du royaume de Boné – ont pourtant pris part du côté des vainqueurs, de se répandre dans une large part du monde insulindien car les nouveaux maîtres exercent de sévères représailles sur les Bugis qui avaient pris le parti de Makassar.

C'est alors que ces fins navigateurs, depuis longtemps accoutumés à aller quérir des produits précieux de la mer jusqu'en Nouvelle-Guinée et sur la côte nord de l'Australie, entament une nouvelle carrière, autant politique que guerrière. Selon l'historien indonésien Abidin, c'est grâce à leur maîtrise des « trois pointes » – celle du kris / la violence –, du pénis / les mariages princiers – et de la langue / les manières raffinées et la piété musulmane – que les aristocrates bugis exilés s'immiscent d'abord dans les cours du monde insulindien, Java excepté, avant de s'imposer dans une bonne partie d'entre elles. Ils vont jusqu'à s'emparer du sultanat de Pasir (côte est de Bornéo) et surtout de celui de Johor, héritier direct du Malacca pré-portugais (en 1760). Vers le milieu du XVIII[e] siècle, ils contrôlent étroitement le sultanat riche en étain de Selangor (où se trouve maintenant la capitale malaisienne, Kuala Lumpur). En 1733, une flotte bugis tente en vain de s'emparer de Banjarmasin, au sud de Bornéo, siège d'un puissant sultanat. Le sultan de Kedah (nord-ouest de la Malaisie) subit une autre attaque manquée, en 1770.

Les Bugis sont donc bien plus que des pirates. Ils se révèlent d'ailleurs d'excellents négociants, peut-être les meilleurs – Chinois exceptés – de cette partie du monde. Mais, dans la seconde moitié du XVIII[e] siècle, la course est largement leur fait. Ils ont une revanche à prendre sur les Hollandais et leurs alliés locaux, et s'affranchissent bien sûr des monopoles commerciaux et laissez-passer (payants) que la *VOC* – Compagnie néerlandaise des Indes orientales – prétend imposer un peu partout. Forts de leurs succès, ils visent bientôt à s'enrichir et à se renforcer, aux dépens de tous les autres groupes de négociants. Des proies faciles et de bon rapport sont par exemple les lourds navires poivriers qui relient Lampung – alors principale région mondiale de production de la précieuse épice, au sud de Sumatra – et Batavia. Les sources – essentiellement hollandaises – relatant ces raids, sont souvent peu précises quant à leurs auteurs. Mais les plus fréquemment accusés sont les Bugis de Johor, installés dans l'archipel de Riau. La *VOC* finit par contre-attaquer et détruit, en 1784, le siège du sultanat coupable. Ce n'est pas une opération heureuse du point de vue de la sécurité des mers : d'une part les Bugis, chassés du trône prestigieux, vont établir une grande base pirate un peu plus loin, dans l'île de Lingga ; d'autre part, l'affaiblissement définitif du principal pouvoir autochtone de la zone facilite l'irruption des Iranun, encore plus redoutables que les Bugis. Ces derniers ne sont plus guère présents après 1800 dans les opérations pirates.

Aujourd'hui, les quelque 6 millions de Bugis ont une implantation qui témoigne de leur histoire complexe : si une grosse moitié vit toujours dans la province de Sulawesi Sud, un million est installé sur l'ensemble des côtes de Bornéo, un demi-million dans le reste de Sulawesi, 250 000 à Sumatra – sur la côte ouest

du détroit de Malacca et dans les îles proches –, et 750 000 en Malaysia – côte est du détroit –, où ils représentent près de 3 % de la population : plus qu'en Indonésie. Ils demeurent de grands navigateurs, de notables contrebandiers avec les pays voisins, et maintiennent en particulier le quasi-monopole de la navigation traditionnelle dans l'archipel indonésien. Leurs centaines de *pinisi* de grande taille, qui occupent entre autres le port de la vieille ville de Jakarta, représentent certainement la plus grande marine de commerce à voile du monde d'aujourd'hui.

Jean-Louis Margolin

☛ *Batavia*, Iranun, *Malacca*, *VOC*

Burgess Samuel (?, New York-v. 1716)

Samuel Burgess aurait, aux dires de Johnson, reçu une bonne éducation. Devenu marin, il navigue dans les eaux américaines et il appartient à l'équipage du *Blessed William*, comme Robert Culliford et William May ou Mason, qui, en février 1690, abandonne William Kidd après la descente de Marie-Galante. Sans doute Burgess embarque-t-il ensuite sur une prise française L'*Union de La Rochelle*, renommée le *Jacob*, commandée par May, et revient-il sur le *Nassau*, commandé par Edward Coates. Il revend avec succès trois ou quatre prises, qui ont été réalisées en mer Rouge (juin 1692), les parts individuelles s'élèvent à 400 £ ou 500 £. En avril 1693, Burgess est à New York et, après qu'une part de son butin ait été versée au Gouverneur, il achète une maison et est employé par l'armateur Frederick Philipps, un des plus opulents marchands de la ville. Les années qui suivent sont occupées à effectuer des voyages à destination de Madagascar. Il s'agit d'approvisionner les pirates de Sainte-Marie en armes et marchandises en échange d'esclaves et d'or. Rien qui ne soit avéré durant cette période. Selon Johnson, il aurait commencé par faire naufrage dans la baie d'Augustine, demeurant dix-huit mois parmi les peuplades mahafaly. Un navire pirate lui offre l'opportunité de courir le long des côtes indiennes. Les forbans vont ensuite « blanchir » leur butin quelque part dans l'Amérique espagnole – Johnson cite les côtes panaméennes – avant de regagner New York où Burgess épouse une parente de son armateur et prend le commandement du *Pembroke*. À partir de là, deux voyages de « ravitaillement » dans la baie d'Augustine, à Bombetouke, Sainte-Marie et Matitane, lui permettent de ramener du premier 5 000 £ et du second 10 000 £ et 300 esclaves. En septembre 1699, Burgess est à nouveau à Madagascar et commande la *Margaret* de 60 tx lorsqu'il rencontre l'escadre de Littleton. Il reçoit à bord une vingtaine de pirates repentis qui entendent profiter de l'amnistie : parmi eux Culliford et Chivers (ou Sievers). Sur la route de retour, au Cap, le capitaine de l'*indiaman Loyal Merchant*, Lowth, se saisit de la *Margaret*, des esclaves et du métal précieux et, malgré les protestations des Hollandais, mène le tout à Bombay (décembre). Les propriétaires du navire portent leurs plaintes à l'encontre de l'*EIC* : le résultat est que Burgess se retrouve à Londres en 1701. Il est convaincu et reconnu coupable de piraterie à cause du témoignage de Culliford. Heureusement son affaire n'est pas politique comme celle de Kidd. Il s'en tire par des promesses et s'engage sur un navire corsaire qui fait voile sur le Pacifique. Par la suite, il est nommé second du *Neptune* en partance pour Madagascar (sous le commandement du capitaine Miller). Ce navire, armé par plusieurs Écossais, a pour but de ravitailler les pirates en eau-de-vie, vin et bière, activité dans laquelle excelle Burgess. Une tempête soudaine cause de graves avaries au navire alors qu'il est en traite sur la côte malgache, à Foulpointe. Burgesss livre le *Neptune* au pirate John Halsey, qui en fait son quartier-maître et exécuteur testamentaire. Après le décès de Halsey, Burgess s'établit à Madagascar où il continue ses activités de traite mais à son compte, livrant des esclaves à David Williams. On pense qu'il meurt, empoisonné par les indigènes.

Philippe Hrodej

☛ Culliford, Halsey, Kidd, *Londres*, *New York*, *Madagascar*, *Sainte-Marie*, Sievers

BURGH SIR JOHN (1562-7 mars 1594, Londres)

John Burgh est l'exemple même du passage de l'état de soldat à celui de corsaire et de marin sans que cela ait choqué ses contemporains : ces deux états ne sont finalement pas si éloignés entre les descentes à terre, les combats navals où on se bat encore à l'arc, un bon pilote ou un bon maître faisant le reste. John Burgh est le fils du quatrième baron Burgh of Gainsborough, décédé en 1584 et de Katherine, fille d'Edward duc de Clinton. Dans le sillage de son aîné, Thomas, cinquième baron Burgh qui avait accompagné le duc de Leicester aux Provinces-Unies en 1586, il combat probablement comme volontaire en Hollande sous les ordres de Sir John Norris. Il lève à l'occasion une troupe de fantassins du Lincolshire. Blessé près d'Arnhem, il est fait chevalier par le duc de Leicester en 1586, et, par la suite, nommé gouverneur de Doesburg puis de Brill. Il continue à combattre sous le commandement de Lord Willoughby, bien que fortement gêné par les retards de solde. Il s'oppose à l'expédition projetée par Drake et Norris contre Lisbonne en 1589 dans la mesure où les troupes embarquées doivent être prélevées parmi les vétérans servant en Hollande. Il finit cependant par enrôler des cavaliers avec ses propres deniers sans participer personnellement à l'opération. La raison est sans doute qu'en octobre, il commande un régiment levé dans le Sussex envoyé en Normandie soutenir le roi de France. Il participe à la reprise d'une vingtaine de villes. Burgh a assurément une part dans la réussite de la campagne, bien que sa réputation ait été ternie par un duel où son homologue du régiment du Hampshire, Sir William Drury, est blessé à mort. Burgh n'est pas autorisé en rentrer en Angleterre à la suite de ce règlement de compte, ce qui explique sa participation à la bataille d'Ivry en 1590. Henri IV remarque son courage, le fait chevalier et lui donne la permission de narrer l'événement à la reine.

Ce n'est donc qu'en 1592 que John Burgh rejoint Sir Walter Raleigh pour une campagne de course aux Indes occidentales. Elizabeth refuse de donner le commandement à Raleigh, raison pour laquelle Burgh se trouve propulsé à la tête de l'expédition sur le *Rœbuck* en même temps que Sir Martin Frobisher sur le *HMS Garland*. L'escadre appareille sur l'avis de l'arrivée prochaine au Portugal de cinq caraques venant des Indes orientales. Pour être sûr de les intercepter, Frobisher croise le long des côtes lusitaniennes tandis que Burgh se poste aux Açores. Un premier *indiaman* parvient à s'échapper et s'échoue volontairement. Le 3 août 1592, la *Madre de Dios* n'a pas cette chance. Burgh, qui craint de la voir entrer dans quelque havre, s'empresse d'attaquer avec le *HMS Foresight* (300 tx et 37 canons), ce mastodonte de 1 600 tx. Les grappins sont lancés, le *Rœbuck* (300 tx) prenant sa proie de l'autre bord. Les Portugais offrent une résistance désespérée : 30 hommes sur le navire Amiral sur 120 sont blessés ou tués. Le *Rœbuck* doit se désengager sous peine de couler. Le *Foresight* serre la caraque à la proue, le temps que les navires de Cumberland viennent à la rescousse. Le combat dure encore une heure et demie. Après de rapides réparations, Burgh revient sur sa prise, déjà abondamment pillée : le fait de clamer que le droit de la reine prime ne change pas l'ardeur des butineurs : 360 000 £ auraient ainsi disparu selon les constatations des officiers de l'amirauté de Dartmouth où la prise est conduite le 7 septembre. Robert Cecil, envoyé inspecter le navire, a raconté que l'arrière-pays et les ports voisins furent inondés par ces richesses. Malgré le mécontentement des autorités royales, Burgh est blanchi. En 1593, Raleigh se joint à un syndicat de marchands londoniens (More, Cobb, Southwick, Cletherow et autres) pour armer le *Rœbuck* et trois autres navires : *Golden Dragon* (Christopher Newport), *Prudence* (Thomas Wally) et *Virgin* (Henry Kedgell). Burgh reçoit à nouveau le commandement. Il fait voile pour les Antilles avec, peut-être, la mission de reconnaître Trinidad et la Guyane pour préparer la venue de Raleigh. Avec 400 hommes, il attaque

les pêcheries de perles de la Margarita, mais subit de lourdes pertes (16 hommes tués ou blessés dont Kedgell ou Wally). À son retour, John Gilbert, demi-frère de Raleigh, lui aurait fait affront. Le duel qui s'ensuit a lieu à Londres, le 7 mars 1594, et Burgh, âgé de 32 ans, y laisse cette fois la vie, touché mortellement par la rapière adverse. Il est enterré à Westminster Abbey.

Philippe Hrodej

☛ Drake, Cumberland, Frobisher, *Lisbonne*, *Londres*, Newport, Raleigh

C

Cabarrus Bertrand de (1638, Capbreton [Landes]-1714)

Les premières traces de la présence de la famille de Bertrand de Cabarrus au Cap-breton datent de la fin du XVIe siècle. Originaire de Navarre, elle apparaît aisée et fait rapidement partie des notables de la ville. Le grand-père est capitaine des gardes gramontoises. Comme son père, Bernard, disparu en mer en 1673, Bertrand est capitaine de navire et premier jurat de Capbreton. Il épouse Jeanne Balanqué, le 22 janvier 1673 qui décédera en 1712. Un de ses fils, Barthélémy, ira s'installer plus tard à Bayonne. Ce dernier sera l'arrière-grand-père de Térésia, plus connue sous son nom d'épouse, madame Tallier, et la famille sera anoblie en 1789. Lui aussi corsaire, une baie de l'île Royale à l'embouchure du Saint-Laurent, porte son nom. Il meurt de maladie en 1733. Sa fille, Jeanne, épousera le maire de Biarritz en 1697. Nous savons peu de choses sur Bertrand Cabarrus avant la guerre de la Ligue d'Augsbourg (1688-1697). Une première lettre de commission pour « courir sus les ennemis du Roy » est enregistrée sur les registres de l'amirauté de Bayonne au nom du capitaine « Bertrand de Cabarrus, capitaine de navire, commandant la frégate l'*Amazone* de Bayonne, du port de 300 tx », le 5 octobre 1691. C'est avec cette frégate qu'il réalise la plupart de ses prises, au large du cap Finisterre. Ainsi, le rapport du 6 février 1692 de Joannis Detchebaster, officier sur le corsaire, relate les circonstances de la prise de la *Prospérité* de Londres, « sur les costes du Portugal, à deux ou trois lieues de Lisbonne », que Bertrand de Cabarrus enverra à Bayonne. Le jugement du 8 juillet 1692 sera néanmoins sans appel. La prise anglaise naviguant avec un passeport du Roi, la main levée est ordonnée. Le capitaine et les armateurs de l'*Amazone* sont condamnés « aux deppans et dommages ». Le capitaine capbretonnais est beaucoup plus heureux avec l'adjudication à son profit, la même année, de la *Fortune* de Flessingue, de l'*Elizabeth* de Cork, de la *Fortune* de Rotterdam ou encore du *Pavillon* d'Amsterdam et de la *Notre-Dame de la Bonne Conduite* de Londres, dont les équipages se sont sauvés à terre. En revanche, après avoir pris en chasse et capturé le *Saint-Ignace de Loyola* et l'avoir envoyé à Bayonne, l'*Amazone* est elle-même prise en chasse par un navire ennemi, le *Saint-Michel*. Il est dit que le capitaine de ce navire aurait maltraité Bertrand de Cabarrus « à coups de sabres » et pillé l'*Amazone*. Mais il semble qu'il n'y ait pas eu de capture. En 1693, le conseil des prises adjuge encore au corsaire la prise du *Rédempteur* de Londres avant que l'*Amazone* ne soit mise en vente et achetée 38 000 l-t, le 23 août 1693 (on la retrouvera par la suite, commandée par François Darretche, de Ciboure). Bertrand de Cabarrus reprend la mer, commandant une autre frégate de Bayonne, la *Favorite*, en 1695. Avec elle, il prend et rançonne un bâtiment sans nom, à la hauteur de Porto qui lui est adjugé ainsi qu'une rançon de 500 piastres. L'âge et la fin de la guerre mettent fin à ses activités de corsaire. La plaque commémorative de sa sépulture dans

l'église de Capbreton mentionne : « bourgeois du présent lieu et ancien capitaine de navire, mort d'apoplexie à 76 ans », en 1714.

Caroline Darricau-Lugat

☛ BAYONNE, CIBOURE, LISBONNE, LONDRES

CADIX : voir *SÉVILLE*

CALAIS

Calais (*Portus Ulterior*) n'est connu avec certitude qu'au XIIe siècle. Le port est alors souvent utilisé par la marine aux ordres du roi de France. Un marin de Calais, Jean Pedrogue, s'y distingue, interceptant en 1297 quatre navires anglais d'Edouard Ier. Le port entre dans la Ligue hanséatique en 1303 et connaît une rapide prospérité. Les agressions des corsaires calaisiens de 1320 à 1345 auraient été une des causes de l'attaque de Calais par Edouard qui s'empare, le 3 août 1347, de la ville défendue par Jean de Vienne avec héroïsme. Eustache de Saint-Pierre obtient la grâce de Calais qui devient l'étape de la laine et un grand port harenguier, mais également une base pour les corsaires anglais. En 1558, François de Guise reprend aux Anglais la ville de Calais qui reste néanmoins le premier port pour le passage entre la France et l'Angleterre. Les Espagnols s'emparent de Calais en 1596 qui devient une base annexe de Dunkerque. Les Espagnols font alors pour 300 000 l-t de prises mais Henri IV reprend Calais en 1598 et l'arrivée de protestants stimule la croissance de la ville.

Avec la guerre de Trente Ans, Calais se trouve au cœur des conflits en Manche. Ses corsaires s'opposent régulièrement aux corsaires dunkerquois et cherchent à intercepter les navires espagnols qui ravitaillent les Flandres espagnoles. Mais les corsaires dunkerquois causent plus de pertes au commerce de Calais, Boulogne et Dieppe que les corsaires français n'en font au commerce espagnol. L'alliance franco-hollandaise permet la prise de Dunkerque et la fin des corsaires dunkerquois dont les derniers se réfugient à Ostende. À la suite de l'achat de Dunkerque par Louis XIV, Calais perd une grande partie de sa fonction militaire. Les armements corsaires sont quasi inexistants pendant la guerre de Dévolution. De 1672 à 1677, la course se limite à quelques corsaires de 15 à 40 tx, tel le Calaisien *Horloge des Sables*. Le manque de capitaux locaux et la réquisition des marins calaisiens par le système des classes expliquent cette faiblesse que l'on retrouve pendant la guerre de la Ligue d'Augsbourg. Quelques capitaines se distinguent tels François de Laistre sur la *Trompeuse* qui réalise 20 prises. Gédéon Bloquel en 1696 et Jacques Moullien sur le *Saint-Nicolas* et le *Saint-Antoine* font également des captures. Calais va aussi recevoir plus d'une centaine de prises dunkerquoises dont 70 de 1695 à 1697. Port secondaire de Dunkerque, Calais n'en connaît pas moins un très grand développement pendant la guerre de Succession d'Espagne avec 1 298 prises conduites à Calais de 1702 à 1713.

À la reprise de la paix, Calais se relance dans la pêche côtière mais surtout devient le troisième port des « smugglers » anglais de la contrebande du thé et de l'eau-de-vie de la France vers l'Angleterre. Cela n'empêche pas le port d'armer des corsaires pendant la guerre de Succession d'Autriche avec environ 40 armements dont 32 identifiés.

Le 6 juillet 1744, en présence de Louis XV de passage à Calais, on bénit un corsaire du port le *Louis XV*. Son armateur, Sauvage, témoigne de l'intérêt des Calaisiens pour la course malgré l'accès difficile au port et la réquisition des matelots par le Roi. Cependant, au total, les Calaisiens ont fait 65 prises et 166 rançons conduites principalement à Dunkerque, Calais et Boulogne. Les deux premières années ont vu le plus grand nombre de prises et d'armements. Selon les sources, on dénombre 40 ou 43 armements à Calais. 8 prises et 4 rançons faites par des Boulonnais, des Dieppois et des Havrais sont également conduites à Calais. Le

Armements et prises à Calais et Dunkerque entre 1744-1748

années	nb armements corsaires (1)	nb de prises à Calais	nb de prises à Dunkerque	nb de rançons à Calais	nb de rançons à Dunkerque
1744	5	6	1	12	2
1745	8	6	7	17	10
1746	7	3	11	13	21
1747	5	6	12	32	26
1748	4	5	4	20	6
total	29	26	35	94	65

(1) Il s'agit des corsaires identifiés ayant fait au moins une prise ou une rançon.

Course à Calais 1756-1761

années	nb armements corsaires (1)	nb de prises	nb de rançons
1756	4	3	2
1757	15	10	6
1758	4	2	-
1759	-	-	-
1760	5	1	-
1761	6	4	2
total	34	20	10

(1) Il s'agit des corsaires identifiés ayant fait au moins une prise ou une rançon.

Course à Calais 1778-1783

années	nb armements corsaires (1)	nb de prises	nb de rançons
1778	3	2	-
1779	6	10	-
1780	1	1	2
1781	5	-	-
1782	2	1	-
1783	3	4	2
total	20	20	10

(1) Il s'agit des corsaires identifiés ayant fait au moins une prise ou une rançon.

tonnage de 25 corsaires calaisiens est connu. Aucun ne dépasse les 100 tx. Le profil du navire calaisien type est de 45 tx, 6 canons, 10 pierriers et 52 hommes. Les deux meilleurs bâtiments sont le *Charron* de 20 tx, commandé par Louis Morel, qui fait 6 prises et 7 rançons et le *Cheval marin* de 50 tx, capitaine Jacques Anquetil, qui fait 3 prises et 24 rançons. Ces résultats sont obtenus en deux campagnes de course. 16 corsaires calaisiens rentrent bredouilles et 12 sont pris. L'essentiel des corsaires jauge entre 30 et 75 tx avec deux navires de 90 tx mais 13 font moins de 25 tx. Le financement est essentiellement local. Les Calaisiens fréquentent assidument le port de Dunkerque

où ils conduisent la majorité de leurs prises. L'importance des rançons confirme la faible valeur en général des captures.

Pour la guerre de Sept Ans, la plupart des statistiques nationales manquent pour Boulogne et Calais. On identifie cependant trente-quatre corsaires dont une dizaine de plus de 50 tx. Le plus grand est le *Comte d'Argenson*, capitaine Ferré, lancé en 1758 : 97 tx, 12 canons et 66 hommes.

D'après les sources consultées, le bilan des captures faites par les corsaires calaisiens est très médiocre durant la guerre de Sept Ans, une trentaine, pour la plupart de faible valeur. Le courage ne manque pas aux Calaisiens. Ainsi, le 3 février 1760, l'*Aventurier* de 6 canons et 35 hommes (capitaine Keene), combat pendant 12 heures un navire anglais de 14 canons qui s'échappe après avoir eu 71 hommes hors de combat sur 80, l'*Aventurier* aurait eu seulement quatre hommes malmenés. Cependant quelques mois plus tard, Kenne est capturé, il réussit à s'échapper avec une chaloupe mais se noie au milieu de la Manche. L'*Aventurier* réarmé et confié au capitaine Arthus père fait une campagne honorable. Une des dernières courses est celle du *Glaneur*, armé par Arthus fils en 1761 qui se monte à 150 000 l-t et est probablement la meilleure de cette guerre à Calais.

Pendant la guerre d'Indépendance, la course à Calais, avec 39 captures, est négligeable en comparaison de Dunkerque qui réalise 346 prises et 614 rançons vendues 18 123 134 l-t. La plupart des corsaires calaisiens sont inférieurs à 50 tx. Il faut attendre la Révolution et l'Empire, de 1792 à 1815, pour que Calais dépasse Dunkerque en nombre de lettres de marque. Cependant, en résultats comme en investissements, Dunkerque, quoique en déclin, reste supérieur. En 1793, Calais reçoit dix lettres de marque qui deux mois plus tard ont produit 58 prises vendues 760 000 fr. La *Rénée*, capitaine Altazin fait une des premières prises en s'emparant du trois-mâts hollandais les *Cinq frères*, chargée d'eau-de-vie, sous les falaises de Douvres mais le port est à son tour frappé par l'embargo. 24 corsaires sont armés de 1795 à 1797 avec un résultat de 10 prises et de 6 corsaires calaisiens capturés. En l'an VII, Firmin Aucoin sur le *Poisson Volant* de 30 tx, 6 canons et 30 hommes, armé à Calais par Messe-Martin et Meurice fils, fait une des meilleures croisières du port. Il prend l'*Harmonie*, le brick le *Berry*, caboteur allant de Yarmouth à Liverpool, puis le sloop le *Nelly* chargé de blé mais surtout le 13 messidor, avec le *Furet* de Boulogne, il s'empare du trois-mâts *The Brothers* chargé de café et de sucre vendu 452 873 fr. D'après l'étude des lettres de marque allant de 1804 à 1813, Calais obtient 56 lettres de marque : deux en 1803, une seule en 1804 et 1805, aucune en 1806 et 1807 mais 10 en 1808, 11 en 1809. L'apogée est atteint en 1810 avec 14 armements corsaires. On note encore 8 armements en 1811, 5 en 1812 et un seul en 1813.

Plusieurs capitaines se distinguent : Margollé, Bénard, Couteux et surtout le fameux Tom Souville sur le *Glaneur* en 1805 puis sur le *Furet* en 1810. L'armement du lougre la *Revanche* de 12 canons et 55 hommes, armateurs Michaud et Chaput, en novembre 1797 est bien connu. La mise-hors se monte à 66 878 l-t. Il fait 5 prises dont 4 médiocres, vendues de 11 à 24 000 fr., seule la vente de la *Rosamunde* rapporte pour 253 923 fr. et permet de réaliser un gros bénéfice. Parmi les actionnaires, à côté du capitaine, on trouve Madame Margollé, épouse d'un autre capitaine corsaire. Les armateurs corsaires calaisiens sont très dispersés, le premier est Hugon avec seulement 3 armements. On remarque de nombreux échanges entre Boulogne et Calais : plus d'une dizaine d'armements sont faits à Calais par des armateurs boulonnais ; à l'inverse, les corsaires calaisiens désarment souvent à Boulogne dont le port vient de bénéficier des travaux pour la tentative d'invasion de l'Angleterre. Calais qui avait été le port corsaire complémentaire de Dunkerque sous l'Ancien Régime devient ainsi le port secondaire de Boulogne sous l'Empire mais la course ne se révèle être qu'une activité de survie dont le chiffre d'affaires est bien inférieur à

l'activité de contrebande du temps de paix avec l'Angleterre. Dès le retour à la paix, Calais redevient le premier port du smogglage sur la côte d'Opale.

Patrick Villiers

☛ *Boulogne, Dunkerque*, Hugon, *Ostende*, Souville

Callice John (?-ap. 1585)

Ce pirate, originaire de Tintern, est le cousin de William Herbert appartenant à la famille du duc de Pembroke. Il a souvent agi de conserve avec d'autres capitaines. Au début de 1574, il est l'un des plus importants leaders parmi les pirates. Comme ses compagnons, il profite d'une situation internationale complexe pour, au hasard de la navigation, s'en prendre à n'importe quelle nation. Son action s'inscrit entre 1574 où l'on commence à parler de lui et 1585, lors de l'entrée en guerre de l'Angleterre contre l'Espagne. La région de la Severn lui est assurément familière. Dans le comté de Glamorgan, il est lié à l'élite terrienne, tout comme au contrôleur et au sergent de l'amirauté de Cardiff ainsi qu'aux agents de John Perrot à Haverford. Son réseau s'étend jusqu'à O'Sullivan Beare, en Irlande. Il a commandé la *Grace of God*, appartenant à Sir John Berkeley. Il navigue par la suite de conserve avec le capitaine Sturgis de La Rochelle sous commission huguenote. La légalité du document est suffisamment douteuse pour que le Conseil ordonne son arrestation à la suite de plusieurs actions dont le pillage d'un navire espagnol devant les Sorlingues, capturé en compagnie du capitaine William Battes. Callice se cache à Denbigh (nord des Galles), passant ensuite en Irlande avec Battes et James Heidon. En mai, le Conseil se concentre sur les avitailleurs des pirates à Cardiff, Penarth et aux alentours mais sans résultat apparent.

En 1576, Callice arraisonne quatre navires français dont un pêcheur de Terre-Neuve près de Belle-Île. La valeur totale aurait atteint 20 000 £. Le Conseil ordonne à nouveau son arrestation. L'un de ses associés, Robert Thresher est appréhendé à Poole. Un officier de l'Amirauté, James Croft part à sa poursuite, mais les habitants refusent de l'assister : les bourgeois de Cardiff comme les gentlemen des environs ont pris part à l'achat des cargaisons. Le vice-Amiral du Monmouthshire, Sir William Morgan argue du fait que cette commission ne le concerne pas et Croft doit quitter Cardiff les mains vides. Depuis Newport, Callice peut, au mois de décembre, reprendre la mer en toute quiétude. Par la suite, Sir John Perrot, accusé de complicité avec les pirates par le Conseil, doit collaborer. Il annonce, en février 1577, son intention d'agir contre les habitants de Cardiff. Au vrai, il se fait porter pâle et si deux commissaires désignés par la Conseil parviennent bien à arrêter six de ses hommes, Callice reste libre. Il capture encore des navires français, écossais et danois.

Finalement, il est appréhendé à l'île de Wight, en mai 1577 et conduit à la Tour de Londres. L'une de ses victimes, l'Écossais Thomas Brown, de peur qu'il ne soit libéré, pétitionne dans l'espoir de recouvrer son bien. Callice est bien jugé le mois suivant par la Haute-Cour de l'amirauté. Le roi du Danemark a également fait porter ses plaintes. Contre toute attente, le pirate obtient le pardon à la condition de servir Sir Humphrey Gilbert dans l'expédition qu'il projette en Amérique du Nord et qui consiste à imiter l'établissement français en Floride, à savoir positionner des éléments flibustiers devant l'antichambre des colonies espagnoles. L'entreprise regroupe dix navires et 500 hommes. Parmi les intéressés à cette entreprise, Henry Knollys dont le père, Sir Francis, est membre du conseil privé et cousin de la Reine. Selon toute vraisemblance, il ne s'agit pas du seul motif de la clémence du tribunal. Callice s'engage à révéler le nom de ses complices, de ses supérieurs, avitailleurs et créanciers, ainsi qu'à donner le détail de six prises avec la destination des cargaisons et l'identité de plusieurs acheteurs de Gloucester, suite à la vente d'un navire portugais à Penarth, près de Cardiff. Des « amis » offrent 500 £ pour sa libération et son silence en

vain. Enfin, il assure de sa fidélité à la Couronne en rapportant des révélations sur les liens entre Irlandais et Français. Il a tout à la fois refusé de servir le roi de France qui lui offrait son pardon et 3 000 couronnes assorties d'une pension tout comme il n'a pas donné suite aux propositions de O'Sullivan Beare, au château de Bearhaven, de devenir pilote auprès de Fitzmaurice. En repentance, il s'engage à poursuivre ses anciens compagnons, connaissant bien les havres où ils se réfugient.

Knollys commande trois navires dans cette malheureuse expédition, incluant l'*Elephant* où se trouvent Callice et plusieurs autres pirates. Au vrai, ces trois navires ne vont pas plus loin que l'Irlande où ils basculent dans la piraterie. Knollys poursuit ses croisières en 1581 avec une commission de Dom Antonio, opérant autour de l'île de Wight. De son côté, Callice ne prend pas le chemin de la rédemption. Loin de se racheter, il poursuit ses déprédations avant d'être une nouvelle fois arrêté alors qu'il se ravitaille en eau aux Orcades, en 1580. Ses pertes sont sans doute suffisamment conséquentes pour l'empêcher de travailler en indépendant. En 1582, toujours pirate, il commande le *Minikin* pour Bellingham. Une plainte est portée contre lui s'agissant du pillage d'un navire français en 1583. Il est alors associé à Court Hellebourg, basé à l'île de Wight et porteur d'une commission de Dom Antonio. La guerre qui couve avec l'Espagne le fait redoubler d'effort pour traverser le commerce ibérique, de conserve cette fois avec William et Edward Fenner. Toujours sous commission du prieur du Crato, le neveu et l'oncle arment le *Galleon Fenner* avec une compagnie pirate de 70 hommes parmi lesquels Callice est lieutenant. Pour justifier ses pillages successifs, les Fenner argueront que les bâtiments saisis contenaient des marchandises à destination de l'Espagne ou du Portugal ou ramenaient une cargaison du cru de la péninsule Ibérique. Cinq navires français sont capturés et délestés de leurs toiles et étoffes. Un gros bâtiment de Lübeck perd sa cargaison de cire, de bois de construction et de cuivre. Un autre Français armé en guerre, chargé du pillage de marchandises anglaises et portugaises dont cent caisses de sucre, est confié à Callice tandis qu'un Portugais, chargé de sucre et d'épices, est enfin capturé. Le temps virant à la tempête, Callice doit faire route sur l'Irlande où il est arrêté. La majeure partie des caisses de sucre sont cependant rapidement dispersées et seules vingt-deux d'entre elles sont trouvées lorsqu'en mars 1585, Londres s'avise de réclamer le chargement. Selon David Mathiew, Callice aurait trouvé la mort en Barbarie et n'aurait pas été exécuté à Wapping comme le pense Philip Gosse.

Philippe Hrodej

☛ FLIBUSTIERS, *LONDRES*, MORGAN, *WIGHT*

CAMOIN JEAN-FRANÇOIS (1720, Marseille-?)

Jean François Camoin navigue très jeune avec son père, le capitaine de marine, Jean-Baptiste Camoin, et accède au capitanat à l'âge de 25 ans. Son action sur mer, pendant la guerre de Succession d'Autriche, est particulièrement appréciée. Dans une lettre en date du 11 juin 1745, adressée de Paris à M. de Villeblanche, le comte de Maurepas estime que le capitaine Camoin, de Marseille, doit recevoir une épée d'argent pour avoir contribué à la capture du navire anglais la *Duchesse Thérèse;* capture réalisée avec le *Toulouse*, un vaisseau du Roi de 64 canons. Cette prise, faite le 9 avril 1745, est ramenée à Toulon par le vaisseau le *Toulouse*, la frégate la *Flore* de 26 canons construite à Toulon et la barque l'*Hirondelle,* celle-là même qui figurera sur le tableau de la vieille darse du port de Toulon peint par Joseph Vernet en 1756, au moment des préparatifs de La Galissonnière pour l'expédition de Minorque.

Les jugements et arrêts de confiscation de la *Duchesse Thérèse* datent du 4 juin 1745 et le produit de la vente de la prise rapporte un peu plus de 25 300 l-t. Le navire pris, qui est jugé « excel-

lent voilier et propre pour la course », sera retenu pour le service du Roi. Il est également prévu, à cette occasion, le versement de « quelque petite gratification » à son équipage : ainsi, Maurepas consent que soient accordées 9 l-t à chaque officier marinier et 6 l-t aux matelots.

Jean-François Camoin se marie à Marseille le 13 août 1747 dans la paroisse de Notre-Dame des Accoules avec la fille d'une autre capitaine de la ville. Parmi les témoins, figurent deux négociants, un bourgeois et un « marchand cotonnier ». Fort de ces appuis, de sa témérité et de son expérience, il arme « en guerre et marchandise » à la tête d'un navire de 200 tx environ, équipé de 20 pièces de canons et monté par 200 hommes, le *Roy Gaspard*, construit en 1746 pour le compte de l'armateur marseillais Gaspard Reboul « pour faire la course en Méditerranée. » Avec l'accord de Maurepas, les mâts sont pris dans l'arsenal de Toulon. La commission est enregistrée le 4 novembre 1747 et le vaisseau appareille le 10 janvier 1748, vers le Levant – Smyrne et Constantinople. Malgré les croisières incessantes des navires hollandais et anglais, il parvient sans encombre à destination. Deux frégates anglaises de 60 canons chacune, selon les plaintes de la « Nation françoise de Constantinople », font des patrouilles aux environs de l'Échelle de Smyrne.

Hésitant à retourner sur lest (à vide) à Marseille – les échanges étant en effet perturbés à cause des patrouilles ennemies – il entre en contact avec deux négociants armateurs de Constantinople, à savoir Couturier fils et Puros (à moins que ce soit l'inverse) qui lui proposent, moyennant assurance complète du navire et de l'équipage, de monter le *Roy Gaspard* en course pour une campagne de quatre mois. À cette occasion, une société de 69 actions – dont 20 pour Reboul et Camoin – est créée, tandis que l'on ajoute 6 canons et 50 hommes d'équipage au navire. Le capitaine Camoin force le blocus, navigue quelques semaines et s'empare, le 6 juin 1748, du vaisseau anglais le *Prophète Samuel* qui se rendait à Londres. Le capitaine Thomas Seven amène son pavillon après un combat de quelques heures. La prise qui est certes en très mauvais état rapporte le montant brut de 284 160 l-t 17 sols 7 deniers (soit un montant net de 202 821 l-t).

Elle était chargée de « 147 balles de coton d'Acre, 63 grosses balles de soye, 10 sacs de galles et 2 balles de laine de cheuvron ». Cette prise a provoqué une contestation entre l'armateur propriétaire du navire Gaspard Reboul, mis devant le fait accompli corsaire, qui réclamait davantage de butin, et le capitaine Camoin. Après une bataille juridique de plus d'un an, le capitaine Camoin obtient gain de cause, grâce notamment, au soutien sans faille des ambassadeurs et des négociants des Échelles. Il semble renoncer peu après à la course pour vivre bourgeoisement à Marseille.

Christophe Gobert

☛ La Galissonnière, *Marseille*, Pavillons corsaires et pirates, *Toulon*

Carrier de l'Écluse Pierre
(1743-1795)

Principal représentant de l'Orléanais dans les îles de l'océan Indien, Pierre Carrier de l'Ecluse y est établi peu avant 1776. Il dirige une « habitation » à la Rivière du Rempart, achetée en mai 1777, et ne néglige pas les affaires maritimes. En 1779, il arme un navire en guerre et marchandises, la *Caroline*, senau de 250 tx, 8 canons et 40 hommes d'équipage ; toutefois, il n'effectue aucune prise au cours des deux sorties qu'il effectue sous le commandement du capitaine Jean-Jacques Piriou de Lezongars entre juillet 1779 et février 1781. En juin 1780, il arme en guerre et marchandises la *Sainte-Thérèse*, senau de 200 tx, 18 canons et 100 hommes d'équipage ; il renouvelle cet armement en mars 1781 en association avec Pitot frères & Cie et Pierre Duluq, sous la conduite du capitaine Mathurin Barbaron. Ce dernier effectue plusieurs prises anglaises dont la *Betsey*, vaisseau de 450 tx, 16 canons et 45 hommes, que Carrier, associé à Pierre Duluq, arme en guerre et marchandises,

en décembre 1782, sous le commandement de Claude Neveu.

En juillet 1783, Carrier de l'Écluse rentre en France, laissant la responsabilité de ses affaires à Janvier Monneron. On le retrouve à l'Île de France, après 1790, siégeant au Tribunal de commerce chargé de statuer sur la validité des prises. Il semble avoir été assassiné en 1795, après avoir rendu un jugement favorable à la relâche d'un navire neutre pris par un corsaire.

Gilbert Buti

☛ *Île de France*, Pitot.

Carthagène

Port de pêche, de commerce et d'armement, Carthagène organise des expéditions corsaires au Moyen-Âge. Après la reconquête de Grenade, on décide de maintenir sur pied l'armada royale qui surveille les côtes du sud-est péninsulaire, car les musulmans expulsés organisent des attaques pirates sur les côtes chrétiennes. Au XVIe siècle, cette flotte, soutenue grâce à des fonds royaux, hiverne souvent à Carthagène quand ce n'est pas à Barcelone, à Séville ou à Gênes. Pour lutter de façon efficace contre les attaques corsaires sur ses côtes, la ville doit faire armer des bateaux de pêche et de commerce, et nommer un capitaine à sa tête, avec des troupes constituées de milices municipales. L'armement est facilité par la présence dans la ville de fabriques de poudre et de munitions. Il y a donc aux XVIe et XVIIe siècles trois forces luttant contre les corsaires et faisant des prises : la flotte municipale, les corsaires particuliers et l'escadre d'Espagne. La monarchie détient quatre escadres de galères en Méditerranée, dont les galères basées principalement à Carthagène, du fait de sa proximité géographique avec Alger et son nid de corsaires. Début juin 1563, 42 galères, dont 4 d'Espagne, se réunissent à Carthagène. 8 restent au port tandis que les 34 autres arrivent devant Oran mais ne réalisent que de maigres prises : trois navires ronds, une douzaine de barques et une saète française, chargée de plomb, de munitions et de cottes de mailles. La flotte algéroise a pu s'échapper. Après l'annexion du Portugal, ces galères sont transférées à Santa María, dans la baie de Cadix. Mais, au XVIIe siècle, elles passent la majeure partie de l'année en Méditerranée à cause de la guerre contre la France. Bien qu'il soit difficile de les délimiter, deux types d'activité de déprédation maritime ont lieu. La première a une origine et une finalité corsaires, la seconde remplit une fonction de défense côtière contre les menaces continuelles de corsaires et pirates nord-africains et atlantiques.

La recrudescence de la course barbaresque et protestante à la fin du XVIe siècle engendre le développement de la course hispanique. Si l'on ajoute que des navires anglais et hollandais font de plus en plus de commerce en Méditerranée, on comprend aisément que les opportunités ne manquent pas pour capturer des prises de grande valeur en misant sur une course hauturière. Au début du XVIIe siècle, les expéditions corsaires organisées depuis Carthagène en Barbarie, individuelles ou en compagnies, connaissent une période particulièrement faste. Le financement est basé sur le *subsidio*. Les ressources déclinantes du *subsidio* expliquent la réduction de la taille de l'escadre de 20 vaisseaux en 1591 à 14 en 1640. Toutefois, certaines années comme en 1589 et en 1613, de nombreuses prises sont faites sur les Turcs. En 1589, la ville écrit au souverain pour lui annoncer que Pedro de Acuña, à la tête de quelques galères, a pris 8 navires avec plus de 180 Turcs. En 1613, près de Carthagène, Doria capture, pour sa part, une embarcation corsaire et 18 hommes à son bord, qui sont majoritairement chrétiens. Les prises se font parfois avec la complicité des habitants de la ville et de ses autorités. D'ailleurs, on comprend bien leurs motivations : depuis la Reconquête, ils sont exempts de payer la cinquième partie des prises. Les officiers royaux et la ville arment de conserve des bateaux pour donner la chasse aux corsaires et aux pirates. Cette pratique assure aux Carthagénois une protection pour les

pêcheurs, des revenus, ainsi que la possibilité – compte tenu des services rendus – d'obtenir des faveurs de la part du monarque. Parfois, des navires particuliers de marchands chassent des corsaires, avec ou sans le concours des navires de l'armada. Les grandes familles patriciennes de Carthagène, en relation avec le service royal, s'impliquent principalement dans la course pour consolider leur prestige, leur carrière et leur position. Avec le nouvel élan des années 1590, ces expéditions s'organisent en compagnies dans lesquelles les propriétaires et patrons de petits bateaux s'associent avec les armateurs qui fournissent argent, provisions et armes en échange d'une participation dans la répartition des prises. Mais l'activité des corsaires de la ville est bien plus réduite que celle développée par la côte basco-cantabrique. Ce n'est qu'à partir des années 1610-1620 que l'activité de déprédation des habitants de Carthagène est juridiquement reconnue. Car jusqu'à ce moment-là, il s'agissait presque d'une activité de piraterie, admise par la tradition et qui se justifiait davantage comme une guerre sainte que comme un service au Roi. Mais il est impossible de créer une course hauturière et seules les expéditions vers la Barbarie ont quelques effets même si elles déclinent assez rapidement dans les années 1630. En 1630, des marchands carthagénois d'origine génoise, propriétaires de bateaux, décident de former une flotte armée pour réaliser leur voyage commercial en compagnie. Mais la course faiblit des années 1630 à 1680.

Jean-Philippe Priotti

☛ *Alger*, Barbaresques, *Barcelone*, *Cadix*, Doria, *Gênes*, *Séville*

Cassard Jacques (30 septembre 1679, Nantes-21 janvier 1740, Fort de Ham)

Beaucoup a été dit et écrit sur ce corsaire de Louis XIV, de quoi alimenter le mythe au détriment des réalités de l'époque. Jacques Cassard est le huitième des treize enfants de Guillaume et Jeanne Drouard. Il est aussi le troisième à porter le prénom de Jacques, d'où des confusions quant à sa date de naissance qui autoriseront des biographes indélicats à attacher à son existence des actes tant héroïques qu'insensés, soigneusement repris génération après génération : la prise de Carthagène restant le principal. Jacques est issu d'une lignée de gabariers devenus négociants. Après la mort prématurée de son père en 1693, selon l'acte de réception du mois de 1700, il effectue trois voyages en droiture aux Antilles et un vers les Provinces-Unies. Il embarque sur les navires de son beau-frère Jean Drouard, armateur et propriétaire de navires, et sous la protection d'un capitaine, son autre beau-frère Pierre Mézard. Il est d'abord commis ou subrécargue sur l'*Ange Gardien* en 1698, qui parvient à éviter deux forbans à la hauteur des Bermudes, puis pilotin sur la *Providence*, de 100 tx, sévèrement éprouvée lors d'un ouragan à la Martinique en 1699. Devenu capitaine, il retourne en Amérique en 1700 sur le *Laurier*. Les archives ne permettent de retrouver sa trace qu'en 1705, la guerre de Succession d'Espagne est alors commencée depuis trois ans. Était-il prisonnier des Anglais ? A-t-il servi en sous-ordre à bord de corsaires ?

Il réapparaît à Saint-Malo comme capitaine du *Saint-Guillaume*, corvette du Roi de 60 tx, 12 canons et 62 hommes. Il s'agit donc d'un armement mixte à petite échelle mis en place par Jean Drouard et Jean Moreau de Nantes avec Jacques Maugendre sieur des Grèves de Saint-Malo. Trop de soldats font partie de l'équipage, ce qui oblige le jeune corsaire à multiplier les rançons, ne disposant pas d'équipages de prise. Après plusieurs campagnes en Manche, en mer d'Irlande et dans le canal Saint-Georges, le bilan est positif : vingt-deux navires rançonnés, deux menés en Bretagne et trois incendiés. Il passe en 1707 sur la *Duchesse Anne*, de 120 tx, 16 canons et 120 hommes, spécialement bâtie pour lui à Nantes et dont il est propriétaire en partie. Le financement est nantais à 72 %, le reste est malouin. Délaissant la Manche et le canal Saint-Georges, il fraye en mer du Nord prenant sur les Écossais, l'Acte d'Union venant

d'être ratifié. En tout, il effectue dix rançons et neuf prises (quatre à Dunkerque et cinq à Nantes) qui sont de plus en plus riches. Excellent corsaire, il fait du profit en limitant les combats, ce qui ne l'empêche pas de s'emparer d'un capre jersiais. Jérôme de Pontchartrain accepte de lui céder le vaisseau le *Jersey* de 450 tx, 46 canons et 260 hommes. Cassard évite de s'agréger à l'escadre de Duguay-Trouin. Le 4 septembre 1708, au large des Sorlingues, il s'empare du vaisseau l'*Exeter* ainsi que de 5 des 30 marchands formant un convoi américain, au prix de 6 morts et 19 blessés. Cette campagne lui permet d'engranger six rançons et onze prises. En trois années de course, Jacques a sans doute fait fortune, 200 000 l-t paraissent cohérentes. C'est un capitaine de son époque, qui se montre dur avec ses équipages, les mutineries et nombreuses désertions le prouvent. Il est à la limite de la piraterie, les déclarations faites aux greffes des amirautés montrent des coffres pillés, des marchandises détournées : disons une pratique du « pluntrage » particulièrement élargie en sa faveur alors qu'en tant qu'armateur, il retranche aux matelots les périodes passées au port à réparer les dégâts subis lors des campagnes.

Gloire et richesse (soixante-sept prises en trois ans) étant acquises, le Ministre lui accorde un vaisseau et une grosse frégate qu'il doit quérir à Toulon. C'est sans compter sur le terrible hiver 1709-1710 qui le précède. La famine sévit en Provence. Le Bureau d'abondance de Marseille le détourne de son projet de course en Amérique. Les accords passés par la cité phocéenne avec les patrons de tartanes ne suffisent pas à assurer l'approvisionnement, ils sont la proie des petits capres catalans, des corsaires zélandais et des vaisseaux britanniques : il faut des armements plus imposants et Cassard arrive en Provence avec des capitaux lui permettant de jouer les escorteurs. Il appareille de Toulon, montant l'*Éclatant* (70 canons), en compagnie du *Sérieux* (58 canons) commandé par Deshayes, qui mène un convoi à Bizerte, Deshayes un autre jusqu'à Malte. C'est donc seul que Cassard, le 29 avril 1709, est amené à combattre les vaisseaux de l'Amiral Whitaker devant les côtes tunisiennes. Le combat fait rage durant toute la nuit, six vaisseaux ennemis tentent de capturer l'*Éclatant* qui met hors d'état de manœuvrer trois d'entre eux dont un finit par sombrer. Rejoint par le *Sérieux*, un convoi de vingt-six bâtiments est amené à Marseille indemne, avec 12 à 13 000 charges de blé (1 500 t). Par ailleurs, à Malte et devant la Sardaigne, six prises ont été faites. En janvier 1710, sur le *Parfait* (72 canons), qui remplace l'*Éclatant* particulièrement malmené, il s'empare de deux vaisseaux anglais, le *Pembroke* (66 canons) et le *Faucon* (36 canons) en compagnie de Guillaume Laigle, sauvant l'important convoi du chevalier de Feuquières – 80 voiles – chargé de blé et réfugié dans le golfe Juan. À l'instar de Jean Bart, il est d'une certaine manière le sauveur de la Provence. Capitaine de brûlot et donc officier du Roi en juin 1709, suite à son premier convoi, il est fait capitaine de frégate après cette belle action. Il s'agit d'une reconnaissance de la part du vieux Roi, une incitation à continuer, notamment à emprunter au cinquième ses vaisseaux et puis, une façon encore de contrôler les gestes du corsaire voire de les orienter. Un dernier convoi l'entraîne jusqu'à Constantinople : trente voiles à l'aller, soixante-dix au retour, avec à la clé des tracasseries administratives avec la Chambre de Commerce de Marseille lorsqu'il ramène les transports aux infirmeries du port. Cette carrière tardive et fulgurante ne doit pas faire oublier ses activités d'armateur. Contrairement aux Trouin qui partagent les tâches, lui cumule, commande et finance : la charge est trop lourde pour un homme empêtré dans d'interminables procès tant à Toulon, qu'à Marseille ou Aix. Du moins obtient-il l'autorisation de mener avec les vaisseaux du Roi une campagne de course sur les côtes espagnoles, sorte de répétition grandeur nature. Cinq vaisseaux forment son escadre : *Parfait*, *Téméraire*, *Fendant*, *Sérieux* et *Neptune*. Cassard et son réseau breton apportent 60 % des 250 000 l-t, les négociants marseillais le reste. L'armement obéit au règlement de 1709, le Roi se démet de son cinquième et les arma-

teurs doivent, en échange, assumer les frais de mise-hors. Entre novembre 1710 et mars 1711, dix-sept prises sont réalisées et même si certaines offrent de bons bénefices, les comptes de l'armement peinent à trouver l'équilibre. Du moins Jérôme de Pontchartrain peut-il se réjouir qu'une escadre digne de ce nom navigue à nouveau en Méditerranée, ce qui ne s'était pas produit depuis 1706.

Cassard prépare sa campagne aux Antilles. Elle sonne à la fois le glas et l'apogée de sa carrière. Il doit faire du profit et dédommager ses actionnaires, mais aussi satisfaire le Ministre qui entend infliger aux Portugais et aux Hollandais des dégâts tels qu'ils acceptent enfin de négocier. L'armement est mal préparé. Bien qu'il soit au cinquième (le Roi s'occupe de l'armement mais prélève 20 % du butin après versement du dixième à l'Amiral), les intéressés doivent tout avancer dans des magasins royaux vides (155 000 l-t). Les munitions, l'artillerie, les ancres, les câbles, les troupes, les officiers, tout est insuffisant à force d'économie. Cassard appareille étant débiteur de 72 000 l-t, l'armement s'élève à 604 000 l-t les avances non comprises, moitié pour les Marseillais, le reste entre les Bretons et quelques courtisans. L'escadre qui met à la voile en avril 1712 compte trois vaisseaux et trois grosses frégates – tous renfloués après le siège de 1707 – 312 canons, 1 830 marins et 1 050 soldats. L'île de Santiago du Cap-Vert est ravagée (4-14 mai 1712). Le pillage pratiqué diffère selon les témoins, plus de 100 000 l-t pour un montant des destructions nettement supérieur : Cassard, officier du Roi, applique les ordres ministériels. La suite est une tentative malheureuse devant Paramaribo où l'effet de surprise ne joue pas. À la Martinique et à la Guadeloupe, Cassard commet l'erreur d'écouter les colons des Petites Antilles : avec l'apport de 1 800 habitants et flibustiers, l'île britannique de Montserrat est pillée à son tour (18-30 juillet). Au butin – 1 160 esclaves, 600 barriques de sucre, 100 chaudières, 600 barriques de bœuf salé, du cacao, des toiles, des porcelaines et des quincailleries – s'opposent les retombées diplomatiques désastreuses, l'Angleterre acceptant une trêve le 19 août. Outre-Atlantique, le tumulte diplomatique anéantit toute gloire, d'autant qu'à côté des 400 000 l-t de prises, s'ajoutent les 2 500 000 l-t de destruction, la ville de Plymouth ayant été incendiée. Cassard, revenu se rafraîchir aux Îles-du-Vent, liquider et partager son butin, médite une revanche. Avec 200 habitants, il reprend la route du Surinam. L'opposition est frontale (9-28 octobre 1712). Les Hollandais se sont retranchés dans Paramaribo et les Français, une fois trouvé le chemin pour atteindre le fleuve en amont de la ville, n'hésitent pas à saccager les plantations bataves et juives. En revanche, la rançon obtenue pour ne pas bombarder la capitale relève de la duperie. Elle correspond au revenu de la colonie sur une année mais l'ennemi se garde bien d'y inclure les affaires fructueuses faites avec les interlopes yankees. La rançon se monte à 747 350 l-t en marchandises, vaisselle d'argent, esclaves (750), barriques de sucre (3 233) et lettres de change. Les dégâts encore une fois sont bien plus considérables. La colonie voisine de Berbice est elle aussi mise à contribution pour 300 000 l-t. Cassard, de retour au Fort-Royal, le 15 décembre, sait à présent que les comptes sont gravement déficitaires. Cette fois, il faut privilégier le butin. Il décide, alors que la paix est annoncée comme imminente, de s'attaquer à Curassol (Curaçao). Avec 423 habitants, il appareille, ruinant les colonies de Saint-Eustache et de Saba. Ayant besoin de faire aiguade, il perd le *Neptune* près de la Guayra, le 5 février 1713. Malgré l'avis contraire de son conseil de guerre, il persiste. Devant l'île hollandaise, base de rafraîchissement pour les Africains avant leur revente aux Espagnols, un autre vaisseau, le *Rubis*, est déporté et ne peut mouiller ainsi que les deux bateaux lancés pour le remorquer. C'est là une glorieuse descente, mais qui coûte aux Français 50 hommes. Le reste est une réussite sur le plan militaire mais un échec supplémentaire sur le plan financier (16 février-15 mars). Willemstadt est rançonnée 330 866 l-t, en lettres de change

et en esclaves, c'est bien peu, d'autant que la frégate la *Méduse* disparaît sur la côte de Santa Marta. Le retour s'effectue après Utrecht dans l'indifférence générale. Les comptes révèlent un lourd déficit de 935 462 l-t, malgré la bonne volonté du pouvoir royal qui renonce à son cinquième.

Sous la Régence, Jacques Cassard ne trouve plus à s'embarquer, sauf une expédition marocaine, qui se révèle un fiasco. La Chambre de Commerce et l'Hôtel de ville finissent par l'obliger à accepter un compromis, il ne recouvre qu'un quart de ce qu'il escomptait. Rayé des cadres actifs, il sombre dans la misère et la folie. Cette dernière, sans doute en venant réclamer ses arriérés de pension, lui vaut d'être interné à Notre-Dame des Vertus en février 1736, puis au fort de Ham en juillet où il meurt, n'ayant comme héritier que son neveu pour les quelques objets qu'il laisse dans sa prison.

Philippe Hrodej

☛ BART, FLUBUSTIERS, *GUADELOUPE*, LAIGLE, *MALTE*, *MARSEILLE*, *NANTES*, PONTCHARTRAIN, *SAINT-MALO*, *TOULON*, TROUIN

CAVENDISH THOMAS (19 septembre 1560, Trimley St Martin [Suffolk]-1592)

Thomas Cavendish est le troisième fils de William et Mary Wentworth. En 1572, à la mort de son père, Thomas, deuxième baron Wentworth, devient son tuteur, assurant sa bonne éducation au Corpus Christi College de Cambridge. Thomas quitte l'université sans être gradué. Il évolue dans l'Honorable Société du Middle Temple dans les années 1580 d'où il accède au cercle de Richard Hakluyt et à la Cour. Il se fait très vite une réputation de dilapidateur tout en s'intéressant déjà aux destinations lointaines, comme le Levant, sous l'impulsion de Sir Francis Walsingham, ou des projets de colonies imaginés par Humphrey Gilbert. Il recherche le patronage de Walter Raleigh, probablement en raison de sa réputation de corsaire et de sa présence à la cour. Il est, en attendant, initié aux pratiques maritimes par des capitaines au long cours et, en dépit de son inexpérience, il finit par être nommé second dans l'expédition de 1585 menée en chef par Richard Grenville, avec des pouvoirs militaires et judiciaires dans la future colonie de Virginia. Commandant la pinasse l'*Elizabeth*, cette expédition lui permet de montrer à quel point il maîtrise l'enseignement nautique qui lui a été dispensé. Il est reconnu apte, au début de 1586, pour un commandement dans la *Navy*. En réalité, dès son retour, il monte un projet visant à retourner dans la mer du Sud sur les traces de Drake. Elizabeth y voit un moyen supplémentaire d'affaiblir les positions espagnoles en Amérique, Drake étant alors dans la mer des Antilles avec une trentaine de navires. Après plusieurs ajustements, une petite escadre est armée à Plymouth. Elle comprend le galion le *Desire* de 120 tx, les pinasses *Hugh Gallant* (ou *Galliot*) de 40 tx et le *Content* de 60 tx. Cavendish fournit les 2 000 £ de caution à l'Amirauté, mais trouve des intéressés très haut placés : le secrétaire d'État Walsingham, Julius Caesar juge de l'Amirauté, et Sir George Carey baron Hunsdon, cousin de la reine, auxquels s'ajoutent des négociants londoniens et de l'argent emprunté dans le Lincolshire et le Suffolk. L'expédition est minutieusement préparée. Cavendish obtient des cartes espagnoles, recrute parmi les 123 hommes embarqués des vétérans du voyage précédent, des pilotes portugais. Il quitte Plymouth le 21 juillet 1586, devant être suivi par les navires armés par le duc de Cumberland et commandés par Robert Withrington. Après s'être ravitaillée dans la rivière de Sierra Leone, l'escadre touche le Brésil (San Sebastien) puis la Patagonie, mouillant devant Port Desire. Le 6 janvier 1587, elle se présente à l'entrée du détroit de Magellan sans chercher un autre passage ni prêter attention aux vestiges du fort de Rey Don Felipe, fondé par Pedro Sarmiento de Gamboe en janvier 1583 pour contrôler le passage et amorcer une première colonisation. Cavendish se contente de le rebaptiser Port Famine. Sur les quinze survivants, un seul est récupéré, les autres sont

apparemment abandonnés à leur triste sort. La plupart mourront de famine et John Chidley, en 1589, ne trouvera qu'un seul rescapé. Le passage est franchi en sept semaines, la petite escadre fait route sur l'île de Mocha puis se ravitaille dans la baie de Quintero, au nord de Valparaiso. C'est là qu'un contingent de 200 Espagnols expédiés par le corregidor de Santiago découvre un parti anglais faisant des vivres : 12 hommes sont tués ou capturés puis pendus dont le maître du *Gallant*, Hugh Blackenals. À Arica, près de l'actuelle frontière péruvienne, deux navires espagnols sont pris, Cavendish essaie vainement de les négocier contre les prisonniers. Deux autres, faisant de la contrebande depuis l'Argentine, sont pillés – les marchandises étant estimées à 20 000 £ – avant d'être autorisés à repartir après un mois de navigation commune. L'escadre gagne l'île de Puná (au sud de Guayaquil) pour caréner. Une vingtaine d'hommes sont tués ou blessés lors d'une première descente. Avec des forces conséquentes, la ville est ravagée, quatre navires en construction sont détruits et un bâtiment de 120 tx est pillé. Un pilote marseillais avertit Cavendish de l'arrivée imminente en Californie du galion de Manille. Les Anglais reprennent la mer pour la baie de Guatulco, bien moins défendue qu'Acapulco, après s'être débarrassés du *Hugh Gallant* trop lent. Une barque de 50 tx est capturée et coulée. À Navidad (Puerto Vallarta), le 24 août, les navires sont à nouveau carénés tandis que deux navires supplémentaires en construction sont détruits et la ville anéantie. Cavendish mène une croisière de deux semaines attendant le galion. Par chance, ils sont deux à se succéder à peu de temps d'intervalle. Si la *Nuestra Señora de la Esperanza* parvient à s'échapper, la *Santa Anna* de 700 tx est capturée au large du cap San Lucas, le 4 novembre 1587. Après quatre mois de traversée, équipage et passagers espagnols sont épuisés, le navire malmené et mal armé a bien tenté un combat, très inégal. Entre les soieries, les étoffes de satin, les épices, les perles et 122 000 pesos en or, le chargement se monte à 90 000 £ ; d'aucuns à l'époque parlent de 125 000 £. Le galion de Manille est coulé avec une partie des matières précieuses, les petits bâtiments anglais ne pouvant tout prendre. Le *Desire* effectue une traversée très rapide du Pacifique, grâce à l'aide du pilote pris sur le galion, que Cavendish fait pendre à la hauteur des Philippines sous prétexte qu'il risquait d'avertir les autorités espagnoles. Le *Content* a disparu corps et biens au cours d'une tempête. Cavendish explore l'archipel espagnol avant de faire route sur la côte chinoise où il se saisit d'une jonque avec un marchand portugais à bord, de quoi pousser jusqu'au cap de Bonne-Espérance et atteindre, par l'île de Sainte-Hélène, Plymouth le 9 septembre 1588. Le *Desire*, qui a bien failli se perdre devant le cap Lizard, revient en compagnie d'une prise brésilienne.

Bien que reçu par la reine, ayant capturé dix-neuf navires, brûlé plusieurs villages et trois villes, et ayant amassé un bénéfice de 200 % pour les intéressés, Cavendish n'est pas fait chevalier, probablement à cause des suspicions de piraterie qui pèsent sur lui. De retour au pays, il doit liquider son armement. Bien que porteur de renseignements d'ordre stratégique, dont il s'ouvre avec Walsingham, et malgré le fait qu'il soit tombé gravement malade, il doit rendre des comptes. Devant la grande méfiance de Julius Caesar, le *Desire* est séquestré jusqu'à la fin de 1589. L'objectif de Cavendish est de retourner au plus vite dans la mer du Sud mais il doit temporiser et armer en course en attendant des temps meilleurs. Il achète à Plymouth le *Rœbuck* (ou *Woolf*) de 240 tx qui s'empare illégalement de navires qu'il faut restituer. Il acquiert également le *Galleon Dudley* qui attaque, au sein d'un convoi hollandais, le *White Horse*, un navire anglais déguisé, chargé de laines, d'huile et de vin, suffisamment mis à mal pour sombrer rapidement : nouvelle charge de piraterie que peut compenser la prise d'un riche marchand vénitien par une pinasse achetée à Henry Seckford, le *Discharge*.

Deux relations ont été écrites à propos de cette circumnavigation, dont une par un pilote d'Ipswich, Thomas Fuller. Ce voyage

ne se limitait pas à une opération de pillage, Cavendish devait explorer les côtes sud-américaines du Pacifique en vue d'y établir une colonie et trouver une route directe vers la Chine. Sans doute a-t-il aussi l'intention de récupérer quelque butin laissé derrière lui ou au moins de piller ce qui ne l'avait été auparavant. John Davis intègre cette expédition comme contre-Amiral, pilote et armateur. Devenu bourgeois de Portsmouth et de Southampton, Cavendish trouve plus de facilité pour boucler son armement. Il choisit pour leur puissance de feu et leur contenance des cales le *Galleon Leicester* (*Galleon Dudley*) de 400 tx et le *Rœbuck*, ainsi que le *Desire,* la *Black Pinnace* et la *Daintie* pour la navigation côtière et les opérations de débarquement. Le retard subi du fait de ses affaires oblige Cavendish, qui n'appareille que le 26 août 1591, à négliger une escale de rafraîchissement en Afrique. L'escadre part en droiture pour le Brésil. Après plusieurs semaines de traversée, la maladie fait son apparition ainsi que le mécontentement. Le 26 décembre, Cavendish s'empare du port de Santos situé sur une petite île au sud du cap Frio. L'occupation dure jusqu'au 3 février. La *Daintie*, appartenant à Davis, chargée d'une cargaison de sucre, est renvoyée en Angleterre. Ce départ oblige Cavendish à bâtir une nouvelle pinasse, la *Crow*, retardant l'expédition de deux mois supplémentaires. À la hauteur du rio de la Plata, les vents causent de nouveaux dégâts : la *Crow* est perdue ainsi que plusieurs chaloupes à la suite d'une collision. Le *Roebuck* doit être réparé à Port Desire. À bord, les tensions augmentent. En proie à de sévères coups de vents, les navires britanniques entrent dans le détroit à la mi-avril, beaucoup trop tard en cette saison hivernale qui commence brutalement. Les vivres sont insuffisants, la mortalité est élevée et emporte 40 hommes en une semaine, sachant que 70 sont malades uniquement pour le *Leicester.* Cavendish décide de rebrousser chemin et de tenter le passage par la Bonne Espérance, ce que refuse Davis. Il revient alors à Port Desire dans l'intention de faire la course devant le Brésil. Davis, qui ne le suit pas, sera accusé de traîtrise, Cavendish passe, lui, pour paranoïaque, imaginant un complot de la part des Irlandais embarqués. Sur la route de Santos, un parti est mis en déroute à terre par des colons et des Indiens. La mutinerie menace et la malchance perdure. Devant Espirito Santo, la barre empêche de capturer deux navires au mouillage, la tentative causant la mort de 55 marins. Devant San Sebastien, le *Leicester* doit abréger ses réparations du fait de la réaction hostile des habitants. Robert Tharlton, qui a remplacé John Cocke, très malade, décide de ramener le *Rœbuck* en Angleterre. Après avoir perdu son cousin, John Cocke, Cavendish tente de convaincre ses hommes de le suivre à Sainte-Hélène pour essayer, depuis cette île, de franchir à nouveau le détroit de Magellan, mais ses ordres ne sont pas suivis. Il meurt sans que l'on sache précisément si la mort est naturelle ou non, en mai ou juin 1592. Le *Leicester* regagne Plymouth en mars 1593. C'est à la fois la fin d'un fiasco et d'un projet ambitieux à très grande échelle – puisque concernant les deux rives du Pacifique – dont il ne reste qu'une opération de course et une carte remise à Walsingham.

Philippe Hrodej

☛ CUMBERLAND, DAVIS, DRAKE, GRENVILLE, RALEIGH, SECKFORD

CERTAINES PIERRE DIT *CHEVALIER DE FRICAMBAULT* (v. 1615-4 juin 1666)

Si la Bourgogne est loin des rivages, elle n'en a pas moins fourni des hommes qui se sont intéressés à la mer et à la course, comme Sébastien Le Prestre, marquis de Vauban, ou qui ont directement servi dans la Marine. Les Certaines sont de ceux-là. Alors que les origines de cette famille noble du Nivernais sont anciennes – d'aucuns la faisant remonter à un ancêtre viking du IXe siècle – c'est au XVIIe siècle, avec la descendance d'Aloph ou Aloys, gouverneur de Livry, et de Jeanne Martinet que leurs activités maritimes présentent une réelle importance. L'aîné de leurs cinq enfants, Edme, chevalier de

Villemoulins, né entre 1608 et 1610, entre dans l'ordre de Saint-Jean de Jérusalem au grand prieuré de Champagne en 1631 et prononce ses vœux en 1632. Après avoir effectué ses caravanes, on le retrouve, en 1637, comme capitaine de vaisseau dans la Marine royale. Il obtient des commissions en 1640-1641, 1644, 1646-1648, 1652-1655, mais quitte la Marine en 1656, après avoir été nommé temporairement chef d'escadre en 1653. En 1659 il est commandeur de la Romagne dans la Côte d'Or et, en 1667, lieutenant au Grand Prieuré de Champagne. Le troisième fils d'Aloys, Charles, né en 1633, s'engage également dans la Marine après avoir servi l'Ordre de Malte (1652). En 1664, il participe à l'expédition de Gigery (Djidjelli) avec les forces de l'Ordre. En 1684, il est commandeur de Nancy au grand prieuré de Champagne où il meurt vers 1715.

Au vrai, c'est essentiellement Pierre, chevalier de Fricambault, bien que n'appartenant pas à l'ordre de Malte et n'ayant pas effectué ses caravanes, qui s'intéresse à la course. Né vers 1615-1620 et mort de maladie en 1666 au large de Lagos, il effectue toute sa carrière ou presque dans la Marine royale. Capitaine de vaisseau de 1640 à 1648, il obtient une commission, comme son frère, pour exercer la fonction de chef d'escadre entre 1651 et 1654. Son engagement dans l'armée des frondeurs constitue une parenthèse dans sa carrière maritime car on le retrouve capitaine de vaisseau entre 1653 et 1656 puis, le 15 novembre 1662 – 11 juillet 1661 selon Jacques de Certaines – chef d'escadre en titre et ce jusqu'à sa mort. En 1652, il obtient une lettre de course pour le navire le *Faucon* avec lequel il réalise plusieurs prises comme le navire anglais le *Cheval Vert* dont le dixième s'élève à 626 l-t. En 1656, il reçoit une nouvelle lettre de course pour armer l'*Apollon* et, avec son frère Edme, le *Saint-Joseph*. Il effectue plusieurs prises qui sont contestées et en 1656-1657, sans que nous sachions grand-chose sur cet armement, il se retrouve à la tête d'une escadre de course.

En octobre 1656, Pierre Certaines de Fricambault reçoit ordre du Roi de sillonner, à bord du *Soleil*, les mers du Levant pour en chasser les pirates. Le 25 juin 1657, il croise la route de Ruyter alors qu'il conduit, en compagnie de quatre autres navires de guerre, quatre transports de troupes à Viareggio en Toscane. Ces transports sont des navires hollandais saisis en application de l'ordonnance du 17 mai 1657. De Ruyter engage le combat mais les navires français se réfugient sous les canons de la forteresse. Ruyter libère un des navires marchands hollandais, l'*Agneau Blanc* de Hoorn, de 24 canons, commandé par le capitaine français Courdeau avec 60 hommes. Il instaure ensuite un blocus pour gêner le ravitaillement des corsaires et provoquer la désertion de marins vers la flotte hollandaise. Le gouverneur de la ville continue de protéger les Français, attendant la réponse de la Signoria de Gênes qui appuie cette décision car ce ne sont pas des navires corsaires mais des transports des troupes du roi Louis XIV. Furieux, Ruyter demande la libération des trois derniers navires, mais La Signoria refuse de peur des représailles de la France, notamment d'une attaque par son allié le duc de Modène. L'ordre de mise en défense est confié au gouverneur de La Spezia. Certaines de Fricambault, à court de vivres et de munitions, se résout à faire échouer ses navires et à les couler bas lorsqu'il reçoit, le 14 juillet, l'annonce que la paix est revenue entre les deux nations. Cette crise prend fin grâce à l'action du côté hollandais de Johan de Witt, des diplomates Hieronymus van Beverningk et Pieter de Groot, et de Du Thou, représentant français à La Haye. Signé le 20 juin 1657, l'accord prévoit qu'en échange d'une abolition des règles de représailles contre leurs intérêts marchands, les Hollandais promettent que Ruyter laissera passer les navires français et le retour des prisonniers. Une ordonnance du roi de France, prise le 1er juillet 1657, défend d'arrêter des vaisseaux hollandais.

Pierre se marie le 27 mars 1656 avec Antoinette Le Maistre, dont il a six enfants. Parmi eux, l'aîné Edme Élie, né en 1660, meurt lors du sabordage de son navire dans la baie de Vigo en 1702. Le suivant, Pierre, né vers 1661, est

lieutenant de vaisseau en 1691 dans l'escadre dirigée par Jean Bart et trouve la mort, en 1694, lors du combat du Texel. Enfin, Charles, lieutenant de vaisseau, né vers 1665, périt lors de la bataille de Velez-Malaga en 1704.

Roberto Barazzutti

☛ Bart, Duquesne, *Gênes*, Hoorn, *Malte*, Ruyter, Vauban

Chardon Daniel Marc-Antoine

(26 janvier 1731, Paris-1802)

Daniel Marc-Antoine Chardon a mené une carrière d'administrateur au service de l'État royal. Il est issu d'une lignée de magistrats qui ont fait passer de la marchandise à la robe une famille tourangelle de confession protestante. Saint-Simon raconte dans ses mémoires la conversion au catholicisme du grand-père, célèbre avocat et bâtonnier au parlement de Paris. Le père, conseiller à la Cour des aides décède en 1744. Unique survivant de sept enfants, Daniel fait ses études au collège d'Harcourt à Paris qu'il quitte en 1746. Orphelin et riche, émancipé en 1750, il reçoit un brevet de gentilhomme ordinaire de la chambre du Roi. La charge rapportant peu et l'ennui le guettant, il entre, pour la première fois, au service de la Marine en juillet 1753 comme contrôleur général, fonction qu'il occupe jusqu'en 1760. Il achète ensuite à Lenoir sa charge de lieutenant particulier au Châtelet de Paris. C'est ainsi qu'il fait la connaissance d'Antoine de Sartine, alors lieutenant général de Police depuis 1759, et qui sera plus tard, en 1774, ministre de la Marine du jeune Louis XVI. Le duc de Choiseul le nomme intendant de Sainte-Lucie de 1763 à 1764 pour mener à bien la récupération de l'île à la fin de la guerre de Sept Ans. Conseiller au parlement de Paris en 1764, il achète une charge de maître des requêtes en décembre 1765 pour la somme de 100 000 l-t. Au Conseil du Roi, c'est lui qui a en charge l'examen de la désastreuse et tragique administration de la colonie de Guyane en 1766. Il part en Corse de 1768 à 1771, exerçant les fonctions de premier président du Conseil supérieur de Bastia, puis celle d'intendant en septembre 1769. En novembre 1777, il est nommé « procureur général de sa majesté au Conseil royal pour les prises ». Ce qui signifie que le Conseil du Roi souhaite avoir un agent central chargé de la surveillance de l'administration et de la liquidation des prises aussi bien en temps de paix qu'en temps de guerre. Puisqu'en effet le Conseil des prises n'est pas une institution permanente, c'est une commission extraordinaire du Conseil du Roi établie au début de chaque guerre. Daniel Chardon occupe cette place jusqu'à sa suppression en septembre 1791. En novembre 1779, Louis XVI et Sartine le nomment commissaire départi « pour la visite des ports, havres, pêches, pêcheries et droits maritimes ». Il parcourt, de 1781 à 1785, le littoral de toutes les amirautés de France et livre une volumineuse enquête de 2 200 pages. En 1780, il a aussi la charge de diriger et d'inspecter les forges aux ancres du Nivernais, les fonderies du Creusot, de Bourgogne et d'Indret. En 1787, il obtient le titre et la fonction spécifique d'intendant « pour la visite des ports, havres, pêches, pêcheries et droits maritimes ». Il faut le compter sans aucun doute dans le clan des « choiseulistes » sous Louis XV, de même qu'il est assez proche et bien apprécié de l'Amiral de France, le duc de Penthièvre tout en ayant su gagner la confiance des deux ministres de la Marine qu'il a servis, Sartine et le maréchal de Castries. Enfin, il s'est fait remarquer par Voltaire, avec lequel il correspond, comme rapporteur au Conseil du Roi dans l'affaire Sirven de 1766 à 1768 et aussi avec son *Essai sur la colonie de Sainte-Lucie par un ancien intendant de cette Isle*, imprimé à Neuchâtel en 1779. Pendant la Révolution, Daniel Chardon, qui vit un temps à l'écart de la capitale à Bayeux, cherche en vain à obtenir la liquidation de ses pensions, il finit modestement et obscurément sa vie à Paris où il décède le 22 décembre 1802.

Daniel Chardon est l'auteur d'un oublié *Code des prises, ou Recueil des édits, déclarations,*

lettres patentes… sur la course et l'administration des prises, depuis 1400 jusqu'à présent, imprimé par ordre du Roi, à Paris, en 1784, comportant 1 230 pages en deux volumes in quarto. Le code a été rédigé sur l'ordre du ministre de la Marine, le maréchal de Castries, et confié à Daniel Chardon en raison de son implication dans la liquidation des prises pendant la guerre d'Indépendance américaine. Le travail de rédaction dirigé par Chardon, fin connaisseur et praticien de la législation, aidé de copistes et de commis aux écritures, a coûté 2 400 l-t. L'ouvrage lui vaut d'ailleurs l'entrée à l'Académie de Marine en tant que membre associé en 1787. La table chronologique figurant dans le premier volume dresse la liste des textes – édits, déclarations, ordonnances, arrêts et autres pièces – depuis les articles relatifs aux prises extraits de l'ordonnance de Charles VI sur le fait d'amirauté du 7 décembre 1400. Au total, le code recense 440 textes qui forment la législation et la jurisprudence sur les prises en France avant la Révolution. Le texte de référence – qui est la loi – est l'ordonnance de Marine de 1681, « Titre des prises ». Pour la période antérieure à l'ordonnance de 1681, il n'est mentionné que 25 textes. Ensuite, le nombre de textes augmente : 119 de 1685 à 1715 ; 102 de 1715 à 1773 ; le chiffre le plus élevé correspond à la période qui court de 1776 à 1784, il est de 194. Ce simple comptage des textes souligne la part considérable des jugements et des décisions de justice rendus sur les prises sous le règne de Louis XVI pendant la guerre d'Indépendance américaine, outre l'importance des deux derniers conflits du règne de Louis XIV. Le code des prises de Chardon propose aussi au second tome une table des matières thématique et analytique de 40 pages qui renvoie aux différents textes et aux articles de l'ordonnance de 1681. Il s'agit en fait d'un index alphabétique des matières dont les entrées proposent une belle diversité de renseignements constituant la jurisprudence sur les prises – amirautés, amendes, déclarations, embargo, otages, marchandises prohibées, naufrages, rançons, rapports, etc.

Pendant la guerre d'Amérique, Daniel Chardon est envoyé dans les ports pour accélérer la liquidation des prises faites par les navires de la Marine royale. En tant que maitre des requêtes, Chardon peut présider les amirautés et a donc autorité pour faire exécuter les ordonnances. Il passe ainsi à partir de novembre 1778 de Brest à Lorient, puis à Saint-Malo, Morlaix, Quimper, La Rochelle et Rochefort. Il a reçu comme consignes de Louis XVI et de Sartine de faire procéder aux ventes et de veiller à la bonne répartition de leurs produits, et cela par tous les moyens. On perçoit ici l'enjeu des prises dans la politique d'émulation et d'encouragement des équipages définie par le ministre de la Marine. Une ordonnance du mois de mars 1778 augmente notablement la part qui revient aux vaisseaux, frégates et autres bâtiments militaires preneurs. Ainsi, le Roi abandonne la valeur entière des bâtiments de guerre pris et les deux-tiers du produit des navires marchands, le tiers restant étant versé dans la caisse des Invalides de la Marine. L'ordonnance fut bien lue sur chaque vaisseau aux équipages des flottes de Brest avant leur départ. La bienfaisance dont il est fait état dans le texte de l'ordonnance met en valeur les officiers mariniers, les matelots et les soldats employés sur les navires du Roi, le Roi veut faire participer « les familles des gens de mer à la récompense et aux prix des services et de la valeur de leurs pères ». Le modèle de répartition est officialisé par une instruction du 30 septembre 1781. Les officiers généraux, les commandants des vaisseaux, des frégates et des autres bâtiments, les officiers et les autres personnes composant les états-majors, perçoivent le tiers du produit des prises, les équipages les deux tiers restants – quatre parts pour un maître d'équipage, deux parts pour un quartier-maître, une part pour un matelot, une demi-part pour un mousse. En juillet 1779, les instructions données à Daniel Chardon concernent cette fois les ports de la Méditerranée, ainsi que Bordeaux, Bayonne, Marennes et les Sables-d'Olonne. En novembre 1779, il s'occupe des prises dans les ports de

Calais, Boulogne, Dunkerque, Abbeville, Saint-Valéry-en-Caux, Dieppe, Le Havre et Rouen. Partout, il préside les amirautés, veille à supprimer les obstacles à la vente et à la liquidation des prises pour pouvoir en faire la répartition le plus rapidement possible. Il s'agit non seulement de verser les parts dues aux équipages des vaisseaux du Roi, mais aussi, celles des actionnaires pour les prises faites par des corsaires. Au total, Daniel Chardon, dans un récapitulatif de ses états de service, déclare avoir liquidé pour plus de 60 millions de livres de prises faites par la Marine royale et les corsaires. Ce chiffre à lui seul invite à revoir le rôle et l'impact de la course faite par les Français pendant la guerre d'Amérique.

Sylviane Llinares

☛ *Bayonne, Bordeaux, Boulogne, Brest, Calais, Dunkerque, La Rochelle, Le Havre, Morlaix, Saint-Malo*

Charlesfort

Mandaté par l'Amiral Coligny, le Dieppois Jean Ribault atteint les côtes du sud-est des actuels États-Unis au printemps 1562. Après avoir reconnu le littoral du nord-est de la Floride, de la Géorgie et de la Caroline du Sud, Ribault décide d'édifier un fortin qu'il nomme Charlesfort sur Parris Island, (du nom d'un colon anglais, Alexander Parris, qui achète l'île au début du XVIe siècle) située dans la baie de Port-Royal au sud de Charleston. Le capitaine huguenot y laisse 30 hommes puis rentre en France. Une fois de retour, il découvre un pays déchiré par la guerre civile et s'implique vainement dans la défense de sa ville natale contre les troupes royales et catholiques. Dieppe se rend en octobre 1562 et Ribault passe alors en Angleterre. Pendant ce temps, les colons de Charlesfort, divisés par des querelles intestines et affaiblis par la famine, renversent leur chef, un certain Albert de la Pierra, et construisent un navire de fortune pour rentrer en France. Après une traversée éprouvantable, les rescapés de Charlesfort sont sauvés au large des côtes irlandaises et dûment présentés à la reine Elizabeth dans les premiers mois de 1563. L'année suivante, le gouverneur de Cuba envoie Hernando de Manrique de Rojas localiser et détruire Charlesfort.

Le dessein atlantique de Coligny s'articule autour de trois objectifs principaux : tisser des liens commerciaux transatlantiques, établir des bases corsaires pour frapper les puissances ibériques dans leurs possessions continentales et antillaises et assurer à la France une présence aux Amériques en fondant des établissements permanents. La dimension religieuse, du moins si on entend par là l'idée d'un refuge huguenot, est marginale dans cette entreprise ambitieuse. En effet, le facteur religieux n'existe que dans la mesure où cette politique s'appuie sur la course protestante contre les puissances ibériques. En Floride, l'objectif ultime est de s'implanter dans une région délaissée par l'Espagne en fondant un établissement qui servira à la fois de base corsaire pour attaquer les galions espagnols qui transitent par le détroit des Bahamas de retour de Nouvelle-Espagne et de tête de pont pour une colonisation permanente.

Le site même de Charlesfort a été tout au long du XXe siècle l'objet de fouilles archéologiques et de célébrations franco-américaines. Alors que le gouvernement américain décide de créer un centre de recrutement et d'entraînement de Marines à Parris Island en 1915, le *Major* (commandant) George Osterhout mène les toutes premières fouilles sur le site. Il trouve en 1923 les traces d'un fort espagnol, fort San Marcos, qu'il interprète comme celles de Charlesfort. En fait, l'espoir, presque obsessionnel, d'être le premier à localiser de manière empirique et donc irréfutable Charlesfort occulte chez lui toute possibilité de ne trouver qu'un fort espagnol. En 1926, la *Huguenot Society of South Carolina*, la plus importante société huguenote des États-Unis basée à Charleston, finance la pose d'un monument à la mémoire de Coligny et de Ribault et à la gloire de l'amitié franco-américaine. Charlesfort et Parris Island deviennent officiellement un lieu de mémoire là même où des

troupes américaines s'étaient entraînées avant de combattre en France pendant la Grande Guerre. Peu importe, en fait, que le monument, qui se voulait une reconstitution de la colonne aux armes du roi de France élevée par Ribault sur une île voisine en 1562, se trouvât sur l'emplacement d'un ancien fort espagnol.

Dans les années 1980 et 1990, deux archéologues de l'Université de Caroline du Sud à Columbia mènent des fouilles sur Parris Island dans le but non seulement de localiser Charlesfort mais également de mieux connaître le site de Santa Elena – le Port-Royal des Espagnols – capitale de la Floride jusqu'en 1587. En 1996, alors que les archéologues avaient publié des rapports pessimistes concluant à l'impossibilité de localiser Charlesfort, une nouvelle analyse de morceaux de poterie trouvés sur le site de Santa Elena montre que ces dernières étaient d'origine française et non espagnole. À la suite de cette découverte, de nouvelles fouilles sont conduites et en 1998 les archéologues trouvent les traces de Charlesfort sous le fort espagnol de San Felipe, à quelques centaines de mètres du monument érigé en 1926.

Bertrand Van Ruymbeke

☛ *Charleston*, Coligny, *États-Unis*, *Port-Royal*, Ribault

CHARLESTON

La principale ville de Caroline du Sud est fondée en 1670 à une époque où l'on distingue encore mal dans le marin colonial le corsaire du pirate ou du négrier. Charleston est de ces lieux où l'homme de mer, même hors-la-loi, peut dépenser ses gains en toute impunité. De rares jugements y débouchent sur un verdict généralement clément tant que les prises sont espagnoles. Les efforts du gouverneur Ludwell pour changer la composition du jury et remplacer les lois de la colonie par celles, plus sévères, de l'Angleterre, se heurtent à l'achat des jurés par les prévenus. Les pirates, une fois rangés, s'établissent alors autour de Charleston sur les terres acquises et y deviennent de notables sujets du roi George. En 1706, une attaque espagnole a lieu contre Charleston. Sur les vaisseaux hâtivement préparés pour la défense de la ville, on a peu de scrupules à enrôler des marins douteux. La force ennemie, constituée de quatre vaisseaux et une galère, est commandée par un officier général français. S'y oppose le lieutenant-colonel Rhett, pourvu d'une commission de vice-Amiral, à la tête de tous les vaisseaux armés du port. Mais il n'a pas à se battre, la tempête obligeant les ennemis à renoncer à leur projet. Rhett parvient à capturer la plus grosse de leurs unités avec deux des siennes. Avec le temps et les enjeux de la traite négrière, les relations entre les pirates et les colons se distancient. Le développement de la culture du riz en Caroline fait qu'en 1699 le nombre des navires locaux ne suffit plus à exporter la production en Angleterre. Plusieurs transports pour Charleston sont capturés aux Antilles par des pirates. Les équipages des marchands pris sont renvoyés au port où ils reconnaissent leurs preneurs. La dangerosité de la piraterie apparaît alors aux yeux des colons qui pendent sept pirates et en emprisonnent deux. Au début du XVIII[e] siècle, des nids de pirates sont établis dans l'île de Providence aux Bahamas ou près de l'estuaire du fleuve Cap Fear. En 1718, les armateurs d'Angleterre saisissent la Couronne. Le capitaine Woods Rogers prend la tête de plusieurs vaisseaux contre Providence et ses centaines de hors-la-loi. Une centaine d'entre eux accepte le pardon royal en échange d'une vie dans la légalité. Les autres, sous les ordres du capitaine Vane, s'échappent sur un vaisseau et capturent deux marchands de Charleston chargés pour Londres. Le gouverneur Johnson, apprenant que deux navires pirates attendent aux portes du port de Charleston la sortie du premier marchand, se rend sur le fleuve Cap Fear et commissionne le colonel Rhett pour commander un bâtiment de guerre. Le premier des hors-la-loi est le jeune et sauvage capitaine Stede Bonnet, d'une vieille famille anglaise, sur un sloop de 10 canons. Le second, Richard

Worley, est à la tête d'une unité de 6 canons. Après quelques coups, Bonnet doit baisser pavillon, mais les pirates, sous la menace de se faire sauter avec leurs vainqueurs, stipulent qu'ils ne seront pas punis ! Rhett promet d'user de son influence et ramène les 40 prisonniers et leur sloop à Charleston. De son côté, le gouverneur Johnson, à bord d'un croiseur colonial, poursuit Worley et l'engage à 75 miles au nord de sa capitale. Les pirates se battent avec l'énergie du desespoir, mais sont presque tous tués. Worley et son second sont conduits à Charleston pour y être pendus. Bonnet, par le jeu de la justice, attend quelques années avant d'être exécuté. Leurs corps sont brûlés quelques mètres plus loin, au-dessus de l'eau, sur le fleuve Ashley, façon de rompre avec une vieille tradition de coupable tolérance.

En 1760, la ville de Charleston atteint 8 000 habitants. Son port est le dernier, en 1768, à appliquer l'embargo sur le commerce des marchandises anglaises décidé par les colons américains. En effet, à la fin du XVIII[e] siècle, près de deux cents navires y exportent du riz vers l'Europe. Une aristocratie foncière y réside pratiquant une stricte endogamie. Avec la Révolution américaine, la Caroline du Sud est l'un des États qui disposent d'une marine. Sa goélette armée *Defense* subit le feu du bâtiment britannique de 16 pièces *Tamar* et de la goélette de 6 *Cherokee*, le 11 novembre 1775, en rade de Charleston. Le général britannique Clinton prépare à cette époque une opération sur la Caroline du Sud depuis New York. Le 26 décembre 1779, 16 000 Anglais et Hessois quittent Savannah avec 150 canons et 2 000 chariots. Le 20 mars 1780, l'armée royale achève l'encerclement de Charleston. Le *Ranger*, l'ancien corsaire de Paul Jones prend part à la défense contre les assauts britanniques. Cette ville est alors le théâtre du moment le plus difficile de la guerre d'Indépendance pour les Américains. Au terme d'un long siège de deux mois, la capitale de la Caroline du Sud tombe le 23 mai. Les Anglais font prisonniers 16 000 hommes et s'emparent de 300 pièces d'artillerie.

La guerre de 1812 offre une revanche à Charleston qui arme une quinzaine de navires en course. La plupart, armés d'une ou quatre pièces (*Advocate*, *Blockade*, *Firefly*, *Minerva* et *Revenge*) ne sont guère heureux. Cependant, l'*Eagle*, goélette armée d'un seul canon, commandée par P. Lafete et montée par 45 hommes, capture quatre goélettes dont l'une armée de trois pièces et manœuvrée par 24 hommes. Le *Hazard*, goélette de Charleston, est armée de seulement 3 canons. Sous le commandement du capitaine P. Le Chartrier, le 20 février 1813, elle capture le navire anglais *Albion*, armé de 12 canons et portant 35 hommes, prise de valeur (ce marchand allait de Demarara à Londres avec du sucre, du rhum, du coton et du café) ; deux jours plus tard, elle combat le corsaire britannique *Caledonia*. À cette occasion, la *Caledonia* tente de reprendre l'*Albion* à son équipage de prise. Le combat entre les deux corsaires aboutit à la reprise du marchand par P. Le Chartrier dont l'équipage perd 7 hommes. C'est sa seule prise. La goélette *Lady Madison* (45 hommes, un canon) du capitaine A. Garrison fait deux prises. La *Lovely Cornelia* (capitaine P. Sicard) en prend seize, toutes jamaïcaines et détruites en mer sauf une, échouée en Floride. La *Mary-Ann*, goélette d'un canon du même commandant puis de J.-P. Chazel, s'empare d'un navire, deux bricks et deux goélettes, tous armés, avant d'être capturée à son tour. Durant ce conflit, le corsaire le plus chanceux reste la goélette *Saucy Jack*, armée de 6 canons et peinte en noir, commandée par le même J.-P. Chazel. En août 1812, alors qu'elle est au port, ses canons sont encloués. Sans succès, une récompense de 300 $ est offerte afin d'appréhender les saboteurs. Durant sa troisième course, en septembre, à Saint-Mary's, elle capture les *Three Sisters* et l'*Eliza* de 10 pièces. Le 17 août, c'est au tour de la *Laura* et des *Three Brothers*, chacun de 10 canons. Elle est peu après chassée par le sloop de guerre britannique *Peruvian* ; à cette occasion, la *Laura* est brûlée pour en empêcher la reprise. Dans une courte croisière en décembre 1813, le *Saucy Jack* capture le brick

Agnes et le sloop *John*. Au début de 1814, il reprend la mer pour sa quatrième course. Le 30 avril, il réalise sa prise la plus rentable, le *Pelham*, arrivée le 21 mai. Le corsaire est capturé le 31 octobre par le navire *Volcano* (lieutenant Price) et les transports *Golden Fleece* et *Balahoo*, à l'ouest de Saint-Domingue. La ville joue enfin un rôle important dans la guerre de Sécession avec l'attaque du Fort Sunter dans la rade de ce port en 1861, ou encore lorsqu'elle est assiégée par les Nordistes, d'août 1863 à sa reddition le 19 février 1865.

Olivier Corre

☛ BONNET, *ÉTATS-UNIS*, JONES, *LONDRES, PROVIDENCE ISLAND, NEW YORK*, PAVILLONS CORSAIRES ET PIRATES, ROGERS, VANE

CHÂTEAUBRIAND RENÉ-AUGUSTE DE (1718-1786)

Né dans une famille noble mais très désargentée, il tente sa chance sur la mer à 15 ans. Après cinq voyages morutiers, la guerre de Succession d'Autriche lui permet de monter en grade : lieutenant en 1745 sur l'*Assomption* en guerre et marchandises, puis second du corsaire le *Tigre* où il effectue deux croisières en 1746 avant d'être fait prisonnier. L'année suivante il devient capitaine et commande le *Blancfort* pour le Roi à destination des Antilles. De 1748 à 1757, il est à Nantes d'où il part pour trois voyages à Saint-Domingue puis une expédition négrière – sur l'*Apollon* armé par Mosneron. Pourvu d'un petit capital d'environ 30 000 l-t, il s'installe à Saint-Malo pour se lancer dans l'armement, comme l'écrit son fils : « Il passa aux Iles ; il s'enrichit dans les colonies et jeta les fondements de la nouvelle fortune de sa famille ». Il épouse Apolline de Bédée en 1753. Des dix enfants, six survivent. François-René est le dernier-né (4 septembre 1768) dans l'hôtel de la Giclais.

René-Auguste de Châteaubriand est désormais armateur. En 1758, il fournit à Petel et Leyritz un tiers de la mise-hors de la *Villegénie* : 90 tx, 61 hommes. Elle est commandée par son frère Pierre, sieur du Plessis, avec une commission en guerre et marchandises pour le Canada. Après avoir rançonné l'*Elisabeth*, la *Villegénie* capture le *Britannia* dont la cargaison est vendue 680 000 l-t à Québec. René-Auguste crée alors sa propre société et arme à Saint-Malo la *Villegénie*, l'*Amaranthe*, le *Vautour* et la *Providence* ainsi que la *Renoncule* et le *Jeune-Auguste* à Rochefort. Parmi les intéressés à sa société, on compte ses frères, son cousin Gouin du Rouvre et surtout ses amis de Nantes, les Espivent de Villeboisnet. Bien que quatre de ses navires aient été capturés, Châteaubriand enregistre globalement d'excellents résultats : au total trente-quatre prises et trente rançons. Avec ses frères, Pierre comme capitaine et Joseph comme second, la *Villegénie*, achetée à Petel et Leyritz, fait plusieurs sorties entre mars 1759 et avril 1760 : elle fait une dizaine de prises et autant de rançons avant d'être capturée par l'*Antilope* de 60 canons. À la liquidation, le produit dépasse 300 % de la mise initiale. Châteaubriand la remplace par une frégate de 150 tx et 18 canons, l'*Amaranthe* sous le commandement de Claude-Dominique Avice. Elle sort en octobre 1760 en compagnie du *Vautour*. Elle obtient cinq rançons et douze prises dont le *Phénix*, partant de Liverpool pour la traite et le *Prince-Frédéric*, chargé de tabac et de sucre, vaincu après deux heures de combat. Le produit, supérieur à 350 000 l-t, permet à Châteaubriand d'acheter le comté, le château et les terres de Combourg.

L'*Amaranthe* repart en avril 1761 avec Joseph Brisson pour capitaine, en compagnie de la *Providence*. Après avoir fait plusieurs rançons, elle est capturée en septembre par le *Mars* de 74 canons. En 1762, la *Renoncule* et le *Jeune-Auguste* ne feront que des sorties médiocres et déficitaires. Le bilan exact et précis des armements en course de René-Auguste de Châteaubriand n'est pas connu. Les différentes estimations donnent un produit proche de 900 000 l-t pour un total de mise-hors voisin de 300 000 l-t. Quelle part du bénéfice est revenue à l'armateur ? Notons simplement que le comté

de Combourg a été payé plus de 300 000 l-t et que la capitation de Châteaubriand est passée de 30 à 300 l-t pendant la guerre de Sept Ans.

La paix revenue, Châteaubriand poursuit une carrière d'armateur plus sobre avec une quarantaine d'expéditions – dont six en traite négrière – jusqu'en 1776. Préoccupé par ses procès, l'entretien de ses terres et l'affirmation de sa noblesse, il ne brille guère par ses talents de négociant. Sa réussite en course est due à la qualité de ses bâtiments la *Villegénie* et *l'Amaranthe*, à la compétence de ses capitaines, son frère Pierre sieur du Plessis et Claude-Dominique Avice et surtout à beaucoup de chance, ce que Magon de la Lande exprime ainsi dans un courrier de juillet 1761 : « Monsieur de Châteaubriand, établi ici il y a peu de temps, a fait en course une fortune aussi brillante que rapide. »

Alain Roman

☛ AVICE, MAGON DE LA LANDE, *NANTES, SAINT-MALO*

CHEVALIER ROBERT DIT *BEAUCHÊNE*

(23 avril 1686, Pointe-aux-Trembles [Montréal]-1731, Tours)

Robert Chevalier est le fils de Jacques Chevalier et Jeanne Vilain. On ignore la date et les circonstances de l'attribution du surnom de Beauchêne. Tenter une biographie de Robert Chevalier, c'est s'engager dans une voie peu balisée car la principale source disponible est un ouvrage de Lesage, écrit à partir de mémoires rédigés à la fin de la vie du corsaire, soit longtemps après les faits. Ces manuscrits auraient été remis à l'écrivain par la veuve Beauchêne après la mort de ce dernier. Les textes originaux n'ayant pas été retrouvés, on ne sait s'il faut attribuer à Beauchêne ou à Lesage l'amplification des coups d'éclat rocambolesques et l'accentuation des traits d'un caractère violent, séducteur et intrépide. Dans l'ensemble, il n'est pas aisé de départager le vrai du faux, le réel de la légende. Les événements historiques indiscutables rapportés par Lesage donnent de la crédibilité au récit et à la présence de Beauchêne sur les lieux. Cependant, aucune autre source connue n'atteste du rôle que ce dernier a pu y jouer, ni de l'importance de ses faits d'armes.

D'après Lesage, Robert Chevalier, enfant, est attiré par toutes formes de cruauté ; il est notamment fasciné par la puissance guerrière des Iroquois chez qui il fait un séjour. En 1690, à peine âgé de 14 ans, il aurait pris part à une expédition contre Orange (Albany, New York) et Corlaer (Schenectady, New York). En 1701, il se serait engagé auprès de Cadillac (ou Laumet), avec une centaine de Canadiens, dont ses deux frères aînés, pour conduire à Détroit (Michigan) des canots de marchandises et en rapporter des pelleteries. Au cours de ces expéditions, Beauchêne ne perd aucune occasion de manifester son penchant pour la provocation et la bagarre. En 1707, il n'hésite pas à s'engager avec le groupe de Canadiens recrutés pour former l'équipage de la frégate la *Biche* appartenant à Subercase, gouverneur de L'Acadie, trop heureux d'aller enfin se battre sur mer. C'est alors, à Port-Royal (Nouvelle-Écosse), que commence sa vie de corsaire. Après avoir participé à refouler les attaques des Anglais, en 1707, il y rencontre le flibustier Pierre Morpain, qu'il rejoint sur sa frégate l'*Intrépide*, à destination de Saint-Domingue. Il aurait participé à une première prise, celle d'une frégate anglaise de 24 pièces de canons qui sera vendue à Saint-Domingue. À partir de ce moment, on ne trouve plus trace, en Nouvelle-France, de Robert Chevalier dit Beauchêne.

D'après le roman de Lesage, il partage ensuite le sort des flibustiers des Antilles, se voit confier un vaisseau, le *Brave* avec 90 hommes d'équipage, par le gouverneur de Saint-Domingue. Il aurait réalisé plusieurs prises anglaises, reçu de nombreuses blessures, aurait été recueilli et soigné, entre la vie et la mort, par des habitants des îles. Il croise ensuite sur les côtes d'Afrique, du Brésil, assiège Montserrat en 1712 avec Cassard, ce qui implique qu'il se soit retiré dans les Petites Antilles. Il vit somptueusement en France où il fréquente les tables de jeu.

Il y a bien une barque flibustière nommée le *Brave*, mais en 1708, elle est commandée par Jean de Gennes qui capture un Anglais en 1708 et deux Portugais les deux années suivantes. Une autre barque porte le même nom, mais Jean-Baptiste Le Bon la dirige et prend deux Anglais en 1708. Ce nom ne figure pas non plus parmi les quelque capitaines domingois encore en circulation à l'époque.

Son acte de décès, conservé à Tours, paroisse Notre-Dame de l'Écrignolle, précise qu'il « a esté tué sur le pavé de cette paroisse, âgé de 48 ans sans qu'on ait pu lui administrer aucun sacrement ». Sa mort, survenue lors d'une altercation avec un groupe d'Anglais, met un terme à une vie dont le caractère aventureux ne peut être mis en doute et qui a été connue et enjolivée par un écrivain de talent.

Raymonde Litalien

☛ CASSARD, FLIBUSTIERS, GENNES, LAUMET, *NEW YORK*, *PORT-ROYAL*

CHITTAGONG ET L'ARAKAN

Le déclin progressif de l'empire portugais en Asie, à partir du début du XVIIe siècle, n'implique pas la fin de la présence lusitanienne, mais plutôt son redéploiement. En effet beaucoup de Portugais ont fait souche en Orient et donné naissance à un important groupe de métis, d'autant moins incités à se fondre dans les masses asiatiques qu'ils sont catholiques. D'autre part, les Portugais ont sur leurs concurrents européens – Hollandais et Anglais pour l'essentiel – l'avantage de l'antériorité : leur connaissance du terrain et leur capacité à jouer des divers réseaux de pouvoir autochtones ont été longtemps sans pareilles. C'est pourquoi, précocement, l'on trouve un grand nombre de Portugais hors des cadres de l'*Estado da India* dirigé depuis Goa (Inde), et opérant soit pour leur compte, soit au service des souverains de la région. Les mercenaires – canonniers en particulier – font merveille, et seuls les Japonais leur font concurrence dans le métier des armes. Mais des communautés marchandes autonomes parsèment également les principaux ports.

Dans l'espace birman – alors rarement unifié, et pris dans des guerres incessantes – les Portugais « non officiels » sont présents depuis les années 1530. On en trouve surtout dans le royaume côtier d'Arakan, indépendant depuis 1404, et qui est parvenu en 1459 à s'emparer du grand port de Chittagong – aujourd'hui au Bangladesh –, stratégiquement placé entre le delta du Gange et celui de l'Irrawaddy, qui dessert la plaine centrale birmane. La pauvreté de l'arrière-pays (*hinterland*), fracturé de chaînes de montagnes parallèles à la côte, a renforcé cette orientation maritime. N'ayant que peu à exporter, l'Arakan se spécialise dans la piraterie, principalement aux dépens des nefs débouchant du couloir gangétique. Cela n'empêche pas une communauté marchande portugaise de prospérer à Dianga, faubourg de Chittagong. Mais le plus caractéristique est la présence d'aventuriers lusitaniens : quelques 700 sont ainsi installés par le roi d'Arakan sur la belliqueuse frontière du Bengale, alors contrôlée par les Moghols. D'autres – ou parfois les mêmes – se spécialisent dans les opérations de course, sur les navires royaux. D'autres encore s'émancipent de toute autorité, et créent des principautés indépendantes, tels Felipe de Brito – neveu de Jean Nicot, ambassadeur à Lisbonne et introducteur du tabac en France –, qui contrôle le grand port birman de Syriam entre 1602 et 1612 ; et Gonsalves Tibao, ci-devant marchand de sel, et maître de l'île de Sandwip – sur les bouches du Gange – entre 1609 et 1616. Il est un moment à la tête de 80 navires dotés de canons, dirigés par un millier de Portugais. Se voyant confier la flotte du roi d'Arakan menacé par la pression moghole, il s'empresse de la saisir, assassinant les officiers et vendant les équipages comme esclaves. En 1616, son attaque – soutenue par seize nefs de Goa – contre la capitale arakanaise, Mrauk-U, est l'audace de trop : les Arakanais (ou *Magh*), soutenus par plusieurs navires hollandais, dispersent les assaillants, et dans la foulée Sandwip est prise, Tibao disparaît.

Portugais et Arakanais s'enrichissent en prélevant des droits de passage sur les navires, et quand cela ne suffit pas, par des razzias sur mer ou le long des énormes voies d'eau du delta du Gange. Les biens sont visés, mais aussi les hommes : Dianga devint quelque temps un vaste marché aux esclaves. Quant au sud-est du fertile Bengale, au contact de l'Arakan, il est proprement dévasté : le commerce des hommes y était jusque là presque inconnu. Les marchés et les lieux de mariage deviennent des endroits périlleux où l'on risque de se faire rafler. La route fluviomaritime entre Dacca (au cœur du delta) et Chittagong est en 1676 surnommée *River of Rogues* – rivière des Bandits – par un agent de la Compagnie anglaise des Indes. Si l'agriculture se maintient tant bien que mal, la navigation et le commerce disparaîssent presque, ce qui précipite le glissement du centre de gravité de la province vers l'ouest – vers la région de Calcutta, futur cœur de l'Inde anglaise. Et les îles côtières des Sundarbans, particulièrement accessibles depuis l'Arakan, sont plus ou moins totalement dépeuplées : elles deviennent alors ces « paradis sauvages », sanctuaire des tigres, que nous connaissons. Les conditions de vie de la plupart se détériorent. Le Bengale, grenier à riz traditionnel de l'empire moghol, connaît une grave famine entre 1662 et 1666.

Cela finit par porter atteinte à l'équilibre économique de l'empire dans son ensemble. C'est pourquoi le gouverneur du Bengale, Shaysta Khan, est chargé de réduire cette rébellion rampante. Il arme une flotte terrifiante pour l'époque – une *Harmad*, terme dérivé d'*Armada* –, et parvient à expulser les *Feringi* (Francs, prononcé à l'indienne) de Chittagong, leur mobilisation ayant pu faire échouer l'assaut. En février 1666, trois batailles navales ont raison de la flotte Magh – dont cent trente-cinq bateaux sont saisis –, et le grand port tombe dans la foulée. Cela marque l'origine du déclin de l'Arakan.

Jean-Louis Margolin

☛ *LISBONNE*

CHOUART DES GROSEILLIERS MÉDARD
(31 juillet 1618, Chagny-sur-Marne [France]-v. 1696)

Médard Chouart Des Groseilliers incarne bien plus le personnage du « coureur de bois » canadien que celui de corsaire des mers, bien qu'il n'ait pas dédaigné de participer à quelques expéditions de course contre des navires et établissements anglais. Durant toute sa vie active, il s'est employé à défendre les intérêts privés de ceux qui sont directement impliqués dans la traite des fourrures, contre les contrôles et prédations de l'administration coloniale. Par ailleurs, avec ses explorations vers les « pays d'en-haut », il a contribué largement à la connaissance des nations indiennes, des territoires et des réseaux hydrographiques autour des Grands Lacs et de la baie d'Hudson.

La vie de Des Groseilliers est inconnue jusqu'en 1646, époque où il se trouve au poste de traite du lac Huron. De retour de ce premier séjour aux « pays d'en-haut », il épouse, le 3 septembre 1647, Hélène, fille d'Abraham Martin, influent commerçant de Québec dont le nom des « Plaines d'Abraham » est toujours attribué à la partie haute de la ville dont il a été propriétaire. Ils ont deux ou trois enfants dont au moins l'un d'eux, en l'occurence Médard, parvient à l'âge adulte. Devenu veuf, il se remarie, en 1653, avec Marguerite Hayet, veuve de Jean Véron de Grandmesnil, dont elle a deux fils adoptés par Des Groseilliers, Étienne et Guillaume. Ils auront encore trois filles et un fils, Jean-Baptiste. Ses trois fils seront étroitement associés à la traite des pelleteries, notamment à la baie d'Hudson.

Une paix provisoire est conclue entre Français et Iroquois et, en août 1654, Des Groseilliers quitte son habitation de Trois-Rivières avec les Hurons et les Outaouais qui y ont apporté des ballots de fourrures pour se diriger vers les « pays d'en-haut ». Il va jusqu'à Green Bay, sur la rive occidentale du lac Michigan, prend contact avec de nombreuses nations indiennes, et perçoit le réseau hydrographique de la baie d'Hudson et son enjeu. Fin août 1656, il est

de retour à Montréal avec 250 Indiens sur 50 canots portant une importante cargaison de fourrures évaluée à 100 000 écus.

La prospérité de Des Groseilliers est bientôt confrontée au contrôle du commerce. En 1658, le gouverneur général de la Nouvelle-France, Voyer d'Argenson, interdit la pratique de la traite sans « congé », c'est-à-dire sans autorisation officielle. Il veut mettre fin à la contrebande et aux ententes directes entre traiteurs et marchands. Peu enclin à se plier à ces contraintes, Des Groseilliers n'en décide pas moins, avec l'appui de capitaux privés, de retourner aux Grands Lacs en août 1659, cette fois avec son jeune beau-frère, Pierre Radisson et une vingtaine d'Indiens Ojibwés auxquels se joignent aussi quelques Outaouais. Ils empruntent les voies d'eau qu'on désignera sous le nom de « route des trafiquants » ou des « coureurs de bois », soit, au départ de Montréal, par la rivière des Prairies, la rivière Outaouais, la Mattawa, le lac de la Truite, le lac Nipissing, la rivière des Français, le lac Huron et la partie sud du lac Supérieur. Des Groseilliers établit ainsi un précieux réseau d'alliés indiens nomades au cœur d'une forêt riche en animaux à fourrures et enrichit les informations dont il dispose sur les liaisons fluviales avec la baie d'Hudson.

Les pelleteries rapportées à Montréal et Québec, en août 1660, sont d'une valeur d'environ 220 000 l-t. Le « droit du quart » de 55 000 l-t suffit à boucler le budget annuel de la colonie et ouvre des perspectives pour les années à venir. Par une entente devant notaire, le négociant associé, Charles Le Moyne et les deux trafiquants se partagent le produit de la vente des peaux. Il revient environ 70 000 l-t à chacun. Mais ce dernier bénéfice est amputé, par le gouverneur général, d'une contribution de 4 000 l-t pour la construction du fort de Trois-Rivières, dont Des Groseilliers est le commandant, du « droit du quart » de 14 000 l-t et d'une amende de 6 000 l-t car l'expédition n'était pas autorisée. Malgré la somme confortable que représentent les 46 000 l-t restantes, Des Groseilliers est furieux d'être traité en contrebandier par le gouverneur et de subir des prédations qu'il juge arbitraires. Il y trouve le prétexte pour se rapprocher des Anglais en vue de la réalisation de son projet d'expédition vers la baie d'Hudson.

Passé en Nouvelle-Angleterre avec son beau-frère Radisson, Des Groseilliers est remarqué par Sir George Cartwright, l'un des commissaires dépêchés par le roi d'Angleterre Charles II, pour opérer un rapprochement entre les colons anglais et leur métropole. Le 1er août 1665, ils s'embarquent vers l'Angleterre sur le *Charles*, commandé par le capitaine bostonien Benjamin Gillam et chargé d'une cargaison de peaux de castor et de loutre. Pris en mer par un corsaire hollandais, les trois hommes sont débarqués en Espagne et gagnent Londres le 14 décembre 1665.

Pendant les deux années suivantes, le projet d'expédition vers la baie d'Hudson prend forme, grâce à l'intérêt que lui portent la Cour, la *Royal Navy* ainsi que la *Royal Society*. En décembre 1667, les clauses de la Compagnie de la baie d'Hudson sont établies, le directeur exécutif désigné est Sir James Hayes, secrétaire du prince Rupert du Rhin, cousin du Roi. Le 3 juin 1668, Des Groseilliers s'embarque sur le *Nonesuch*, commandé par Zachariah Gillam, bateau de la Marine royale de 43 tx et 6 canons. La frégate l'*Eaglet*, de 54 tx et 8 canons, naviguant de conserve avec Radisson à son bord, ne résiste pas à une tempête au nord de l'Écosse et doit faire demi-tour vers Plymouth. Le *Nonesuch* explore la rive orientale de la baie d'Hudson et jette l'ancre dans la baie James. Après avoir construit le fort Charles à l'embouchure de la rivière Rupert, les membres de l'expédition rentrent à Londres, le 10 octobre 1669 avec une cargaison d'une tonne et demie de peaux de castor d'une valeur de 1 300 £, somme qui remboursait largement les frais de cette première entreprise. Devant des résultats aussi satisfaisants, la charte de la Compagnie de la baie d'Hudson est signée le 2 mai 1670. L'expédition suivante, en 1670-1671, sur le *Prince Rupert*, accompagné du *Wivenhoe* sur lequel se trouve Radisson est encore plus rentable : près de quatre tonnes

de pelleteries sont vendues aux enchères au meilleur prix.

En Nouvelle-France, les succès des deux aventuriers incitent à l'exploration de territoires inconnus afin de trouver de nouvelles sources d'approvisionnement de fourrures. De plus, l'administration française presse Des Groseilliers de retourner à son service, ce qu'il accepte, en 1676, après des différends avec la Compagnie relatifs au partage des bénéfices de la traite. Son troisième et dernier séjour à la baie d'Hudson, en 1682-1683, est donc au service de la France. Avec son beau-frère Radisson et son fils Jean-Baptiste, ils doivent affronter deux autres expéditions anglaises dans la baie. Grâce à leur connaissance du territoire et des coutumes indiennes, les Français font prisonniers leurs adversaires et s'emparent de Port Nelson, du meilleur de leurs navires, le *Bachelor's Delight*, ainsi que d'une cargaison d'environ 2000 peaux de castor. Mais, à Québec et à Versailles, en période de paix, les prises de Des Groseilliers ne sont pas validées et les prisonniers sont renvoyés à Boston ou en Angleterre avec les excuses officielles de la France.

À partir de 1684, Jean-Baptiste Des Groseilliers s'engage au service de la Compagnie de la baie d'Hudson au côté de son oncle Pierre Radisson et poursuit les explorations à l'ouest de la baie. Il est naturalisé anglais en 1688 et vit à Londres. On ignore ce qu'il devient par la suite. Il semble que son père vive ses dernières années dans la vallée du Saint-Laurent, peut-être à Sorel, où il réside en 1695.

Médard Des Groseilliers, véritable pionnier du commerce des fourrures en Amérique du Nord, s'est attaché à la défense des droits des particuliers, devant les tribunaux, aussi bien au Canada qu'en France et en Angleterre. Il est aussi l'un des premiers explorateurs de la partie occidentale des Grands Lacs et de la baie d'Hudson et joue ainsi un rôle d'éclaireur dans la découverte du passage du Nord-Ouest.

Raymonde Litalien

☛ *Boston*, *Londres*, Radisson

Ciboure : voir *Saint-Jean-de-Luz*

Cinque-Ports

Terme d'origine normande, *Cinque-Ports* qualifiait un groupe de cinq villes côtières du Kent et du Sussex : Douvres, Hastings, Hythe, New Romney, Sandwich, auxquels s'ajoutèrent Winchelsea et Rye. L'origine du terme, très controversée, demeure imprécise. Une charte établie par Édouard Ier en 1260 leur consent une exemption fiscale, une autonomie politique et péagère, ainsi que divers droits de justice et de varech. Toutefois, ce document en rappelle d'autres délivrés par Henri II en 1155, ou par Édouard le Confesseur au milieu du XIe siècle. Les Cinque-Ports ont probablement été qualifiés ainsi avant d'avoir obtenu leur validation institutionnelle. Ils sont également cités comme pourvoyeurs de navires dans le *Domesday Book* en 1086 : c'est là leur fonction essentielle. En échange de ces franchises, cette « *brotherhood and corporation* », ou confédération littorale, fournit navires et équipages à la couronne : le *ship money*. Dans la première moitié du XIIIe siècle, Les Cinque-Ports se signalent aussi par des débordements en course, une piraterie croissante et une contrebande lancinante consécutive à la perte de la Normandie, survenue en 1204. Cette situation justifie alors la nomination royale d'un *Lord Warden of the Cinque-Ports*, chargé simultanément de surveiller et de protéger les mariniers. Les titulaires de cet office obtiennent ensuite le titre de *Constable* de Douvres, afin d'assurer le guet de la mer, puis d'Amiral des Cinque-Ports, c'est-à-dire une juridiction maritime. La fraternité des Cinque-Ports joue alors un rôle décisif dans le transit des hommes et des marchandises à travers la Manche. Elle sécurise également les voies commerciales et se révèle donc stratégique pour la Couronne. Par association avec l'une des villes fondatrices, l'attractivité des privilèges fait grimper le nombre des bourgs membres à plus de quarante aux derniers siècles du Moyen-Âge.

Toutefois, alors que la confédération connaît un essor quantitatif et se stabilise institutionnellement, ses ports entament un déclin amorcé par la grande tempête de 1287. Le déplacement des cours d'eau, la mobilité du trait littoral, l'envasement et de dangereux marnages restreignent leurs activités. Au XIVe siècle, malgré les raids français, les Cinque-Ports demeurent une clef essentielle de la politique navale de l'Angleterre. Considérés comme les ancêtres de la *Navy*, ils fournissent essentiellement des navires de transport et garantissent le transit des troupes sur le continent. Au XVe siècle, les Cinque-Ports ne sont plus en capacité d'accompagner le développement d'une marine de guerre spécifique, qui n'est plus un armement occasionnel de navires de pêche et de commerce. Dans la pratique, ils ne pourvoient plus qu'un vingtième des armements en guerre. La confédération ne parvient pas à produire les importants tonnages et les œuvres-vives afférentes à cette évolution que leurs installations portuaires ne peuvent plus accueillir. Ceci explique le réveil d'une petite piraterie endémique motivée par la recherche du maintien des revenus mais qui décrédibilise les mariniers des Cinque-Ports et fait douter la Couronne de leur utilité générale. L'institutionnalisation de la *Royal Navy* engagée par les Tudors réduit progressivement l'importance stratégique des Cinque-Ports qui conservent une place honorifique dans la politique navale du royaume d'Angleterre.

Pierre Prétou

Clapa Osgod (?-1054)

Issu d'une grande famille de l'est de l'Angleterre, Osgod Clapa est un des premiers pirates de l'Europe du Nord-Ouest dont on puisse détailler un tant soit peu l'action, en particulier grâce aux données fragmentaires mais souvent précises de la *Chronique anglo-saxonne.* Son nom et son surnom sont anglais, mais d'origine scandinave, et il est en effet possible que sa famille, implantée en Angleterre, soit originaire du Danemark. Le surnom *clapa* viendrait du norrois *klápr*, signifiant « le rude ».

Sous les règnes de Cnut le Grand (1016-1035) et de ses fils Harold Ier et Harthacnut (1035-1042), eux aussi d'origine danoise, sa carrière semble assez linéaire : il est un des principaux aristocrates de sa région natale d'Est-Anglie et obtient le rang nobiliaire de *staller* auprès de la cour royale. En 1042, il marie sa fille Gytha à Tovi, un autre membre de la haute aristocratie anglo-danoise. Le tournant se situe au cours de l'année 1046. Après son avènement en 1042, le roi Édouard le Confesseur, demi-frère de Harthacnut, opère peu de changements dans sa Cour : puis à partir de 1044, il s'enhardit comme le montrent plusieurs exils de hauts personnages qui se succèdent jusqu'en 1051. Osgod est ainsi chassé du royaume et privé de ses biens en 1046. Comme un grand nombre de nobles anglo-saxons, il dispose cependant d'une flotte de navires, qu'il emmène avec lui dans son exil en Flandre. Il y est accueilli à bras ouverts par le comte Baudouin V (1037-1067), dont la politique s'avère constamment hostile au pouvoir en place en Angleterre. Les côtes de Flandre, de Hollande et de Frise, avec leurs nombreux estuaires et deltas, forment alors un véritable labyrinthe où les navires anglais ne pénètrent que difficilement : en 1049 cependant, le roi Édouard et l'empereur germanique Henri III montent une campagne commune contre Baudouin. En ajoutant ses navires à ceux que lui a confiés Baudouin, Osgod dispose alors de vingt-neuf navires, prêts à menacer les côtes anglaises et mouillant à Wulpe, une île au nord de Bruges. La conclusion d'une paix entre l'Empereur et le comte de Flandre n'empêche pas Édouard de chercher à se débarrasser de cette menace puisqu'il réunit une flotte à Sandwich. Mais Osgod contre-attaque sans attendre : laissant son épouse à Bruges sous la protection de son allié flamand, il se jette avec six navires sur la côte de l'Essex. Suite à ce coup de main, deux de ses navires sont capturés par la flotte royale et leurs équipages sont massacrés. Osgod

mourra subitement dans son lit, en Flandre, cinq ans plus tard.

Le cas d'Osgod est intéressant car sa principale expédition a eu lieu après la conclusion de la paix et ne correspond donc pas à une opération stratégique dans un contexte de conflit ouvert: elle rappelle plutôt les expéditions vikings entreprises par des personnes privées ayant réussi à réunir les moyens techniques (navires), financiers et humains (matelots) pour se lancer sur la mer. Il n'est donc pas nécessaire d'être scandinave pour se faire viking! Cet exemple montre aussi que les flottes étaient à géométrie variable, passant selon les besoins de vingt-neuf à six navires, et que leurs chefs passent aisément de la piraterie à la course et au mercenariat. Il montre enfin que, même pour un entrepreneur de guerre comme Osgod, une protection royale ou princière est nécessaire, ne serait-ce que pour obtenir des bases sûres et pour mettre sa famille à l'abri de représailles qui peuvent s'avérer féroces.

Alban Gautier

CLIFFORD GEORGE, TROISIÈME DUC DE CUMBERLAND (8 août 1558, Westmorland-29 octobre 1605, Londres)

Ce courtisan et corsaire, originaire du Westmorland, est l'aîné de Henry Clifford,-deuxième duc de Cumberland et d'Anne, décédée en 1581, fille de William, troisième baron Dacre. Jusqu'à la mort de son père, en 1570, il est élevé au chateau de Brougham puis à Skipton castle, dans le Yorkshire, au sein de la religion catholique et romaine. Pupille de la Couronne à 12 ans, Francis Russell, second duc de Bedford, devient son tuteur, et lui accordera en 1577 la main de sa fille Lady Margaret, laquelle trouvera la mort en 1616. Entre-temps, il devient protestant, entame des études à Cambridge où il s'intéresse notamment à la navigation, avant de poursuivre son cursus à Oxford. De son union assez malheureuse avec Lady Margaret, Clifford aura une fille, Anne, et deux garçons morts encore jeunes. En 1590, le couple vit séparément. Clifford, pour être courtisan, n'obtient aucun commandement militaire ni ne joue de rôle politique. En revanche, il passe pour un flambeur et les dettes s'accumulent. C'est en partie à cause de ses pertes que Clifford devient corsaire en 1586. Il entend également profiter de la guerre pour acquérir gloire et honneur sur mer, autre élément de passion.

Lorsque Robert Withrington se lance sur les traces de Drake pour réitérer sa circumnavigation et piller les ports chiliens et péruviens, trois des quatre navires appartiennent à Clifford: le *Dragon rouge* de 260 tx, la *Barque de Clifford* de 130 et le *Roe*. L'affaire est un échec, Withrington ne réalise que quelques petites prises: des hambourgeois contrebandiers au sortir de la Manche, deux portugais à la hauteur du Rio de la Plata, plusieurs autres devant Bahia dont le produit est loin de compenser les frais d'armement. Il avait ordre de faire au moins 6 000 £ de butin. Pour cette raison, Clifford prend personnellement la mer avec ses deux navires. S'il ne réussit pas à empêcher que Sluys (actuellement L'Écluse aux Pays-Bas) ne tombe entre les mains du duc de Parme, Alessandro Farnèse, il n'hésite pas à offrir à la reine ses bâtiments face à la *Gran armada*. Lui-même sert à bord du vaisseau royal l'*Elizabeth Bonaventure*. L'année 1588 est aussi celle où Clifford finance et participe à sa première campagne de course en mer de Manche pour laquelle Elizabeth prête deux vaisseaux. Une seule prise de peu de valeur est faite: ses dettes atteignent 6 800 £. Sans se décourager, Clifford monte, l'année suivante, une nouvelle expédition à destination des Açores, utilisant les compétences de son vice-Amiral William Monson (sur le marchand armé en guerre *Meg*) et de son capitaine de pavillon Christopher Lister. Il monte le vaisseau royal *Victory*. Trois des sept navires de l'escadre quittant Plymouth en juin 1589 lui appartiennent. Quatorze prises sont faites, des grosses comme trois sucriers brésiliens pour 12 000 £, et des petites comme quatre pêcheurs français. Bien que manquant de peu la flotte de l'argent

américain et plusieurs caraques portugaises venant de l'océan Indien, il livre au pillage l'île de Santa Cruz et, entre autres prises, s'empare d'un riche marchand estimé à 100 000 £ aux dires de Monson. Si ce bâtiment se perd devant les côtes de Cornouaille, la cargaison a été transbordée. Clifford avait combattu courageusement en 1588. Blessé lors d'une descente à l'île Sainte-Marie, il montre une rare compassion à l'égard de ses hommes, partageant leurs souffrances alors que les vents sont contraires et que l'eau manque.

En 1590, le duc de Cumberland lance deux autres entreprises corsaires auxquelles il ne participe pas personnellement. Probablement le résultat n'est pas à la hauteur : Nicholas Downton, sur le *Robert*, fait une prise chargée de sucre, gingembre et cuirs pour 2 580 £ et Thomas Covert sur le *Delight* capture un navire brésilien avec du sucre et un autre chargé de sel. En 1591, Clifford mène une mission de blocus sur les côtes espagnoles à bord du *HMS Garland* (700 tx, 45 canons) et de sept autres bâtiments. Il a le mérite de faire avertir à temps Lord Thomas Howard, qui stationne aux Açores avec des unités de la *Navy*, de la sortie de la Corogne d'une flotte de plus de cinquante voiles. Il ne tire aucun profit de cette action sauf l'acquisition de marchandises de contrebande sur au moins quatre Hambourgeois et deux Hollandais, ces derniers repris par les Espagnols. Pis, alors qu'il veut entreprendre un voyage dans la mer des Antilles destiné à ravager les colonies espagnoles, son escadre est retenue trois mois durant à Plymouth, l'obligeant à se contenter des Açores. Il cède le commandement à John Norton qui rejoint l'escadre de Sir John Burgh. Celle-ci comporte des éléments de la *Navy* (*HMS Garland* et *Foresight*), des navires armés par Raleigh et d'autres par la *City*. Ensemble, le 3 août 1592, ils capturent une grande caraque portugaise chargée d'épices, de soieries et de pierres précieuses dont la valeur aurait, avant pillage, atteint 500 000 £ : plus que la recette annuelle de la Couronne. Lorsque Newport ramène la caraque à Dartmouth, ne se trouvent à bord que 140 000 £. Le partage du butin de la *Madre de Dios* (1 600 tx, 600 hommes) donne lieu à des difficultés. La reine, après prélèvement du dixième, conserve à son profit la plus grosse part de ce qui demeure, c'est-à-dire la moitié. Clifford, avec ses cinq navires représentant 1 160 tx, ne récupère que 36 000 £ alors qu'il prétendait au double, de quoi rétablir sa position financière et poursuivre ses activités corsaires. En 1593, il reprend la route des Açores, mais tombé gravement malade, la plupart des bâtiments de son escadre (deux vaisseaux de la *Navy*, trois lui appartenant et une pinasse) regagnent l'Angleterre. Deux prises ligueuses ont été faites ainsi qu'un bâtiment chargé de sucre et plusieurs cargaisons de poudre et munitions de contrebande. Avant de quitter les Açores, Clifford a expédié deux de ses navires l'*Anthony* de 120 tx et 70 hommes et le *Pilgrime* (Francis Slingsby) de 100 tx et 55 hommes ainsi que la pinasse le *Discovery* de 12 tx, le tout est placé sous le commandement de James Langton, pour poursuivre les déprédations aux Indes occidentales. Cette deuxième partie du voyage est couronnée de davantage de succès. Malgré un échec devant Cumana et au Rio de la Hache, du butin est récupéré en rançonnant les pêcheries de perles de la Margarita. La côte sud de Santo Domingo est systématiquement visitée. Des sucreries et des églises sont incendiées à Yguamo et Cacui, les esclaves sont embarqués et rançonnés devant la rivière de Catalina. À Ocoa, deux frégates – des galères – sont prises. Le 16 mars 1594, Langton entre dans la baie du Honduras, attaque et détruit la ville de Puerto de Caballos. Un navire à l'ancre est utilisé comme brûlot. Six marchands sont capturés mais ils ne sont alors chargés que de bois de teinture et de cuirs. Les cargaisons sont entassées dans deux prises, les autres sont incendiées. Le retour à Plymouth s'effectue le 15 mai 1594. Une partie du butin est soustraite par un corsaire du Havre à la hauteur des Açores et menées à La Rochelle – les cargaisons de cuirs de deux prises faites à la Jamaïque.

Rétabli et conforté par cette bonne opération, le duc doit cependant se rapprocher un peu plus

du négoce londonien pour financer une nouvelle escadre d'où l'apport, en plus du *Samson*, d'une caravelle et d'une pinasse lui appartenant, de deux *merchantmen*, le *Royal Exchange* (George Cave) et la *Mayflower* (William Anthony), tous deux de 250 tx. Ses dettes s'élèvent alors à 11 200 £, et, selon Andrew, la course est plus responsable que son penchant pour le jeu, en ce qu'il est l'un des rares armateurs en Angleterre à faire construire des vaisseaux prévus pour soutenir des combats : l'artillerie, l'équipage voire le bordage, tout coûte plus cher. Mais décidément, la chance n'est pas avec lui. À la hauteur des Açores, ses navires se trouvent en présence d'une grosse caraque portugaise. Mais la *Cinco Chagas* – les *Cinq Plaies* – de 2 000 tx coule après s'être embrasée durant le combat, emportant une cargaison de 2 millions de ducats, en outre Anthony et Cave sont tués. Après s'être rafraîchis à Flores, les Anglais rencontrent le 29 juin 1594 un autre *indiaman* portugais. Cette fois, le *San Felipe* repousse ses assaillants. Les pertes sont considérables et, dans les trois années qui suivent, les affaires ne s'améliorent guère. Clifford parvient néanmoins à faire bâtir le plus gros bâtiment jamais construit par un particulier, le *Malice Scourge* – le *Fléau vengeur* – de 600 tx qui lui revient à 6 000 £. Langton le commande dans la Manche en 1595 avec deux autres navires de Clifford, l'*Anthony* et la *Frégate*. Le marchand John Watts fournit l'*Alcedo* de 400 tx (William Monson). Les prises retombent entre les mains d'une escadre espagnole. En 1597, Clifford commande en personne son vaisseau, en compagnie du *HMS Dreadnought*. L'escadre revient très mal en point après une tempête.

Ce n'est donc qu'en 1598 que Clifford entreprend sa dernière et plus glorieuse expédition qu'il finance en partie avec le négoce londonien. Des vingt bâtiments – 4 600 tx, 1 000 marins et 700 soldats –, six lui appartiennent en propre : quatre vaisseaux, une frégate, une pinasse et deux chalands, soit un quart du tonnage total. La *City* fournit les trois quarts restants avec de grands noms de l'armement corsaire comme Paul Bayning, John Watts, Thomas Cordell, William Garraway ou William Shute. De quoi expliquer que l'objectif initial ait été Recife, centre sucrier du Brésil portugais dans le sillage du raid de James Lancaster en 1595. L'escadre appareille le 6 mars de Plymouth. Elle fait voile sur les Canaries où l'île de Lanzarote est pillée, avant de gagner le large et atterrir à la Dominique où elle se rafraîchit. Quelques prises sont faites à l'aller, mais l'important est San Juan de Puerto Rico, choisie après que les Espagnols aient décidé de fortifier la capitale du Pernambouc. Le 6 juin, un millier d'hommes débarque. Non seulement les fortifications sont imposantes, mais le commandant en chef est bien près de se noyer, étant tombé tout armé dans les douves du château. Pourtant contrairement à l'échec cuisant subi par Drake trois ans plus tôt, la ville est prise avec peu de pertes humaines. Un navire français et un espagnol sont capturés dans le port. Plus tard, une caravelle de la Margarita avec des perles pour 1 000 d. et un négrier venant d'Angola seront eux aussi saisis. La cité en elle-même n'offre guère de grandes richesses. Clifford voit surtout la possibilité d'établir dans cette grande Antille une base permanente, au cœur du dispositif espagnol. Une vague de dysenterie anéantit rapidement ce projet, le contraignant à abandonner sa conquête : 200 hommes en meurent, 400 sont inaptes. Le 14 août, Clifford quitte l'île espagnole avec une partie de l'escadre, ayant chargé ses vaisseaux de sucre, de gingembre, de cuirs et de pièces d'artillerie. Sir John Berkeley, son vice-Amiral, qui commande le *Merchant Royal*, le rejoint à l'île de Flores. Le 16 septembre, l'ensemble de la flotte prend la route de l'Angleterre. Avec les neuf prises réalisées durant cette campagne, le produit brut est estimé à 16 000 £. La présence de cette flotte a suffisamment été redoutée pour que la flotte de l'argent ne gagne pas l'Espagne cette année-là et demeure à La Havane. De même, les départs pour l'océan Indien ont été annulés à Lisbonne. Par la suite, Clifford continue à s'intéresser à la chose maritime, mais il n'embarque plus. Il

entre dans l'*East India Company* lors de sa fondation en 1600 et la *Malice Scourge* est l'un des premiers *indiamen* utilisés par ces Messieurs. Il doit encore s'occuper d'éponger ses dettes. L'avènement de Jacques I[er] lui permet d'entrer au Conseil privé, la paix avec l'Espagne l'assagit définitivement. Il meurt à Londres, sans doute de la dysenterie, et est enterré à Skipton. N'ayant plus de fils, son frère, Francis, hérite de ses biens.

Philippe Hrodej

☛ Bayning, Burgh, Drake, *La Rochelle*, Lancaster, *Lisbonne*, Newport, Pavillons corsaires et piratesRaleigh, *Sainte-Marie*, Watts

Cloupet Arnaud (v. 1755, Lamagistère [Gascogne]-?)

Originaire de Gascogne, Cloupet arrive à l'Île de France en 1778 et semble débuter ses activités marchandes par des opérations de traite. En mars 1781, il arme en guerre la *Caroline* qui avait d'abord été armée par Carrier de l'Écluse et qu'il a achetée au négociant Robert Pitot. Parti pour croiser en direction du détroit de Malacca, le bâtiment doit trouver refuge dans l'île de Java, à Bantam, pour échapper à cinq frégates anglaises qui surveillent les parages. Le *Caroline* revient à son port d'attache en août 1783 avec une cargaison chargée à Batavia. Arnaud Cloupet arme aussitôt le bâtiment pour aller « à la traite des nègres » sur les côtes du Mozambique pour les acheminer aux Antilles ; un changement de mousson, contraint toutefois le capitaine à renoncer aux Antilles au profit de Madagascar.

Entre-temps, Cloupet a armé un autre corsaire, le *Vicomte de Souillac*, mais ce gros navire de 500 tx – d'abord appelé le *Triton* – prend feu en rade de Batavia en octobre 1781 ; l'absence d'assurance lui fait perdre près de 300 000 l-t dans cette affaire. Pour tenter de se rattraper, financièrement parlant, il passe un marché pour la fourniture de 1 000 esclaves avec les administrateurs locaux qui lui prêtent pour cela la flûte la *Pintade* pour aller sur les côtes d'Afrique orientale ; cependant, les quatre opérations entreprises entre 1782 et 1783 se soldent par de lourdes pertes.

En 1784, Arnaud Cloupet quitte furtivement l'île laissant un passif de 750 000 l-t. Il revient quelques années plus tard, sans que l'on sache le contenu de ses activités durant son absence, et s'y marie en 1797. Néanmoins, Arnaud Cloupet connaît de nouveaux revers dans ses affaires et en février 1802, un bilan de faillite fait état d'un passif de près de 160 000 piastres. Ses créanciers lui accordent un délai de cinq ans pour le remboursement de la moitié des dettes et de dix ans pour s'acquitter du reste. Nous ignorons si Cloupet, dont nous perdons la trace, a réussi à respecter l'échéancier proposé.

Gilbert Buti

☛ *Batavia*, Carrier, *Île de France, Malacca, Madagascar*, Pitot

Coëtanlem Jean (?-1492)

La famille Coëtanlem, petite noblesse de Morlaix, occupe une place remarquable dans l'histoire navale de la Bretagne à la fin du Moyen-Âge. Jean et Nicolas, oncle et neveu, sont tous deux armateurs et marins expérimentés mais leur vie diverge dans l'usage qu'ils font de leurs compétences. Tandis que Nicolas trouve l'enrichissement dans l'activité marchande, Jean se fait connaître par d'agressifs armements en course, sans doute complémentaires de l'activité familiale.

Depuis 1475 environ, Jean Coëtanlem, sire de Kéraudy, protège les intérêts des marchands de Morlaix par une activité de course menée au large des rivages bretons. En 1483, les élites municipales de Bristol, sans doute excédées par l'attitude hostile des navires morlaisiens, expédient une flotte punitive qui est repoussée par les mariniers menés par Jean de Coëtanlem. En représailles, ce dernier arme l'année d'après une flotte en guerre afin de préparer un raid sur

Bristol où il a prévu de rançonner les armateurs de la ville. La même année, il n'a pas hésité à faire des prises illégales sur les navires castillans, pourtant neutres. Cette vindicte est de trop pour le duc de Bretagne, François II, qui se voit entraîné dans des conflits qu'il ne désire pas alors même qu'il tente d'amorcer un rapprochement avec la couronne d'Angleterre.

Accusé de piraterie, Jean Coëtanlem est contraint de fuir la Bretagne. Angleterre et Castille lui étant interdites, il trouve refuge auprès du roi du Portugal dont il aurait obtenu un commandement naval lié aux opérations militaires alors menées au nord de l'Afrique. La vie et l'exil de ce noble morlaisien démontrent qu'à la fin du Moyen-Âge, la variabilité des limites séparant course et piraterie repose souvent sur des changements diplomatiques que les acteurs ne maîtrisent pas. Néanmoins, l'expérience de la guerre navale, très recherchée par les couronnes occidentales, permet à ce noble breton de poursuivre ses activités pendant une vingtaine d'années.

Pierre Prétou

☛ MORLAIX

COGOLIN JACQUES DE CUERS, MONSIEUR DE (v. 1622, Toulon-14 novembre 1700, Toulon)

Jacques de Cuers est le fils de l'avocat Henry de Cuers, acquéreur en 1626 de «la terre, place et seigneurie de Cogolin». Ce dernier, désormais Monsieur de Cogolin, accède à la charge de Premier Consul de Toulon en 1632 et partage cette seigneurie avec le bailli Paul-Albert de Forbin, lieutenant général des galères. C'est à bord d'une galère, la *Fourbine*, que semble s'être embarqué pour la première fois Jacques de Cuers à l'occasion de la reprise des îles de Lérins sur les Espagnols en 1637. Cadet au régiment des gardes vers 1639, puis enseigne l'année suivante, il sert sous les ordres de Brézé à Barcelone (1642), au cap de Gate et à Carthagène (1643); à la bataille du cap de Gate, où il est enseigne sur l'*Almirante*, il prend à l'abordage un vaisseau espagnol le *Saint-Marc*. En considération de ses services, notamment pour avoir brûlé le vaisseau Amiral de Naples, il reçoit en 1644 des lettres de commission. En 1646, il participe en mer Tyrrhénienne aux opérations devant Orbitello – où son frère est tué – au sein de l'escadre du duc de Brézé en commandant un petit bâtiment, la *Baleine*, et en étant le compagnon d'armes du Chevalier Paul (ou Paul de Saumeur), capitaine du *Grand Anglais*.

De retour à Toulon, il épouse en 1648, à Bargemon, une fille de haute naissance à savoir Françoise de Villeneuve; le jeune officier de marine entre ainsi dans l'une des plus illustres maisons de la province. Cependant, le mariage est brisé, sans postérité, dans les mois qui suivent à la suite du décès de son épouse. En mai 1651, il contracte une seconde union avec Diane de Garnier-Julhians qui lui donnera six enfants et qui appartient à deux puissantes familles locales, les Garnier, vieille famille consulaire de Toulon et les Beaussier lesquels sont passés, comme les Cuers, de la robe à l'épée et aux vaisseaux du Roi. Des lettres patentes donnent à Jacques de Cuers, en juin 1652, la charge de capitaine au régiment de Provence; l'année suivante, il obtient le commandement de la citadelle de Saint-Tropez à la suite de la prise de celle-ci lors des troubles de la Fronde.

En 1654, présent à Toulon, il arme en course le *Saint-Joseph* sous le nom du sieur Montanard, bourgeois de Toulon. Avec ce «meilleur voilier de la mer» il effectue plusieurs prises en Méditerranée, notamment une flute nommée *La Regina* chargée de 4000 charges de blé qu'il conduit à Saint-Tropez afin que la cargaison soit portée en secours à la place de Rosas; la charge étant estimée à 22 l-t par les autorités centrales, le capitaine reçoit près de 50000 l-t pour cette prise et non les 64000 espérées avec une charge à 24 l-t. La répartition avec le marchand Montanard est toutefois ignorée.

Durant les années 1655 à 1660, Jacques de Cuers partage son temps entre le château de Cogolin, le port de Toulon et la citadelle de Saint-Tropez.

En mars 1664, il reçoit de François de Vendôme, duc de Beaufort, prince de Martigues et commandant du Levant, une commission qui lui confère le titre de lieutenant des vaisseaux du Grand Amiral. Il participe aux opérations de représailles contre les corsaires barbaresques, s'illustre à Cherchell et participe à la tentative d'établissement des Français à Gigery (Djidjelli).

En mars 1666, à la suite de ses actions remarquées lors de cette campagne le long des côtes d'Afrique du Nord, il est commis pour commander un vaisseau, le *Postillon*. En fait, c'est un navire de 34 canons avec 200 hommes, la *Vierge* qu'il reçoit au sein de l'escadre qui appareille de Toulon pour rejoindre les Hollandais en guerre contre les Anglais en avril 1666. L'affrontement n'ayant pas eu lieu, Cogolin ramène la *Vierge* à La Rochelle où il prend le commandement du *Saint-Joseph* avec lequel il reste environ deux ans au Ponant pour assurer la garde de convois dans l'Atlantique. En 1668, Cogolin revient à Toulon pour prendre le commandement de la *Sirène*, frégate de 44 canons et 250 hommes d'équipage en vue d'opérations dans le Levant. À partir de mai 1669, il participe à la poursuite des Barbaresques et à l'expédition de Candie ; en 1671, il commande la *Perle*, ancienne prise barbaresque, et stationne devant Tunis avec M. de Châteauneuf et Tourville. L'année suivante, le Roi lui donne le commandement d'une frégate de 36 canons et 250 hommes, l'*Éole*, sur laquelle il embarque à Brest pour servir d'éclaireur dans la guerre de Hollande. À Solebay, il signale le premier l'ennemi (1672) et Jean d'Estrées, à la tête de l'escadre, lui confie le vaisseau Amiral, La *Reine*, 104 canons et 769 hommes. Cogolin, avec le Provençal Cyprien Chabert comme capitaine en second, livre deux importants combats : le premier en juin 1673 à Schooneveldt et le second en août au large de la Frise (Texel) Après ces opérations, il rejoint l'escadre de M. d'Almeras et croise, en 1674, sur les côtes d'Espagne comme capitaine d'un vaisseau de 5e ligne, l'*Incommode*, avec son fils Jean-François pour enseigne. À la fin de l'année, il revient en Méditerranée à l'occasion des événements de Messine ; au sein de l'escadre du chevalier de Valbelle, il commande le *Fortuné* (58 canons et 350 hommes) puis le *Fidèle* et participe aux combats du Stromboli (février 1675), à la bataille d'Agosta (avril 1676) où il est blessé, et à celle de Palerme (juin 1676)

De retour à Toulon, Cogolin quitte provisoirement son rôle de capitaine. Sa science nautique et sa connaissance de la Méditerranée le désignent à l'attention des autorités maritimes pour remplir une mission visant à la mise au point de cartes et portulans. De 1679 à 1686, en dehors de brefs épisodes militaires comme le bombardement d'Alger en 1682, avec Duquesne, où il commande l'*Assuré*, il se livre, action peu connue, à des travaux d'hydrographie et de cartographie ; il est ainsi chargé des relevés des ports, rades et mouillages de Méditerranée occidentale.

En mars 1686, Cogolin est de nouveau à Toulon ; comme il avait travaillé à l'aménagement du port de Sète, créé en 1666, il est consulté au sujet des travaux du port d'Agde. Il reçoit le commandement du *Parfait* et passe dans l'Atlantique jusqu'en 1689. En 1690, il est à Béveziers avec les escadres de d'Estrées et de Tourville, commandant le *Florissant* à bord duquel se trouve son fils gravement blessé lors du combat (jambe fracassée). Celui-ci terminé, Cogolin désarme à Brest et gagne Toulon pour prendre le commandement du *Superbe* en 1691 et repasse au Ponant pour rejoindre l'escadre du chevalier de Flacourt. Au cours de ce voyage il aurait fait « une prise considérable », mais non évaluée, en s'emparant de trois vaisseaux ennemis le *Superbe*, l'*Invincible* et l'*Heureux*. Rappelé à Toulon, Cogolin prend le commandement d'un vaisseau neuf de 90 canons, le *Lys*, dans l'escadre de d'Estrées pour rejoindre Tourville dans la Manche ; ils n'y parviendront qu'après les batailles de Barfleur et de La Hougue (1692).

En 1693, alors que son fils Joseph-Magdelon, gravement blessé à Béveziers, est fait capitaine

de vaisseau (28 ans), Monsieur de Cogolin reçoit, à 72 ans, son brevet de chef d'escadre; quelques semaines plus tard, Louis XIV, qui a créé en avril 1693 l'Ordre Royal et Militaire de Saint-Louis, désigne Cogolin parmi les seize premiers chevaliers avec 2 000 l-t de rente.

Usé et de santé chancelante, Cogolin obtient en 1694 un congé pour aller prendre les eaux à Digne réputées pour le traitement des blessures de guerre. Au vrai, jusqu'en 1698 son activité se limite à une présence dans l'arsenal de Toulon et à diverses tâches administratives.

Il meurt à Toulon en 1700 et est enseveli, deux jours plus tard, dans l'église paroissiale de Cogolin où le suivra, en 1712, son épouse Diane de Garnier-Julhians, morte à l'âge de 84 ans. Dix descendants en ligne directe, répartis en trois générations, continueront à servir la marine d'État.

Gilbert Buti

☛ *Alger*, Barbaresques, *Barcelone*, *Brest*, *Carthagène*, Duquesne, Forbin-Gardanne, *La Rochelle*, Paul de Saumeur, *Saint-Tropez*, *Toulon*, Tourville, *Tunis*, Valbelle

Colaert Jacques (1584-1636)

Jacques Colaert naît en 1584 dans une famille d'hommes d'affaires et de guerre dont les membres avaient traditionnellement servi la cause des rois castillans. Le père et l'oncle de Jacques étaient tous deux capitaines corsaires; Raoul et Jacob Colaert avaient, à ce titre, été pendus par les Hollandais alors que Jacques n'était encore qu'adolescent. À 17 ans, il s'engage dans l'escadre de Flandre et s'initie très vite au combat et à la navigation. En 1623, l'Infante Isabelle lui donne, au nom de Philippe IV, son premier commandement en course sur le navire *Saint-Xavier*. Le *Saint-Xavier* est un petit navire à coque ronde, dérivé de la flûte et de la pinasse, somme toute une grosse chaloupe, avec 16 marins et 7 soldats. Lors de sa première sortie, il se saisit d'un navire hollandais transportant une centaine de soldats français et du hareng tandis que l'ami de Jacques, Mathieu Roels, qui l'accompagne à bord du *Saint-Ignace,* se rend maître d'un petit navire hollandais. Ces prises sont encourageantes et les deux corsaires sont vivement congratulés, d'autant que l'année suivante, avec le *Saint-Charles*, Colaert réussit à franchir un blocus hollandais. Aussi Jacques gravit les échelons du commandement maritime. On lui confie d'abord une petite escadre de cinq navires et, en 1625, il est à la tête de douze navires pour attaquer et détruire les pêcheries hollandaises en mer du Nord. Il coule ou brûle plus de cent bateaux et ramène cent cinquante prisonniers. En récompense, il reçoit le 8 janvier 1626 une chaîne d'or de 200 écus. Deux ans plus tard, à la tête des navires de l'armada, il détruit plus de soixante-dix bateaux de pêche hollandais près des îles d'Écosse. En 1632, les vaisseaux de l'armada de Flandre qu'il commande rentrent à Mardyck avec trois prises : deux chargées de 371 tonneaux de vin, de 80 ballots de papier et de 7 tonneaux de vinaigre, et la dernière avec 200 balles de laine à son bord. Lors d'une seconde sortie, il réalise dix prises, dont cinq avec du vin et quatre avec du hareng. L'armada de Colaert peut s'enorgueillir cette année-là d'un de ses meilleurs résultats avec trente-six prises dont six coulées au combat. L'année suivante, le capitaine Jacques Colaert capture cinq navires chargés de vin, brandevin et vinaigre ainsi qu'un navire de guerre des Provinces-Unies qu'il conduit en Biscaye. En 1634, à la tête de six navires de l'armada, il s'empare d'un bateau venant des Indes occidentales chargé de cuirs et de bois de Campêche outre deux autres belles prises. L'année suivante, avec vingt-six navires, il coule quatre-vingt-neuf embarcations de pêcheurs hollandais et a l'occasion de se faire remarquer pour la première fois dans le transport de 2 000 soldats d'Espagne à Dunkerque. Quelques mois plus tard, il commande contre les pêcheries hollandaises la plus grande force armée jamais réunie. Il choisit six frégates achevées dans l'année selon les dernières techniques et quatorze grands navires de guerre sur un total de trente bateaux

à sa disposition. Il réussit à sortir de Dunkerque malgré le blocus et prend en chasse une flotte de pêche hollandaise de cent quarante bateaux. En un seul jour, le 17 août, il détruit la moitié des busses de pêche et commet d'autres déprédations aux dépens des Hollandais avant de rentrer au port. Il sort de nouveau le 25 août et met à mal une escadre hollandaise aussi puissante que la sienne. Il regagne Dunkerque début septembre avec sa flotte intacte et un chargement composé d'artillerie lourde, d'armes de poing, d'importantes quantités de poisson, ainsi qu'un grand navire hollandais et 800 prisonniers. Au total, ce sont quatre-vingt-neuf prises et cinq bateaux de guerre – environ 8 000 tx de flotte ennemie – qui sont détruits et dévalisés en un peu plus de deux semaines. Un mois plus tard, Colaert est de nouveau à la tête d'une flotte opérant des attaques-éclair dans le canal de la Manche. Il s'en prend à un convoi de grande envergure, celui de la compagnie des Indes occidentales, faisant prisonnier le célèbre Cornelis Corneliszoon Jol qui rentre d'un voyage de piraterie – selon les dires des Espagnols – dans les Caraïbes. Au début de 1636, le roi d'Espagne lui confie le commandement de quatre des meilleurs navires de l'armada, mais il se heurte cette fois aux forces ennemies faisant le blocus, y perd deux bateaux et est fait prisonnier. En avril 1636, un échange est organisé et Colaert peut retourner à Dunkerque où une nouvelle mission l'attend. Tout en convoyant huit galions en Espagne, il réalise neuf prises – trois chargées de vin, trois de planches de bois, deux de grains et un navire de guerre – qu'il conduit à Saint-Sébastien où il est reçu avec de grands égards. Puis, il se rend à Madrid sur invitation de Philippe IV qui le fait chevalier de l'ordre de Saint-Jacques en 1637. Au même moment, il succède à Antoine Meny, un proche parent, au grade d'Amiral. À cette époque, Jacques Colaert décrit la mise au point d'un nouveau type de frégate à Dunkerque, la frégate double, détaillant les mesures dans une analyse qui sert de guide aux constructeurs navals espagnols et dont les Conseils de Guerre et des Indes entendent incorporer dix à douze exemplaires dans le transport des métaux précieux et la défense des convois. Mais il meurt peu après avoir embarqué pour rentrer à Dunkerque. Les circonstances de sa mort restent confuses, certains historiens affirmant qu'il est décédé en Espagne tandis que, pour d'autres, il a été tué au cours d'un combat naval avec l'ennemi hollandais. Jacques Colaert a passé trente-six ans en mer et a été blessé dix-sept fois. Ses états de service sont exemplaires : il a capturé près de cent trente navires dont vingt-sept de guerre.

À sa mort, sa femme, Jeanne Meny – qu'il a épousée en 1611 – et ses enfants se retirent à Bruges. Le cardinal infant leur octroie une pension de 20 fl. par mois. Des membres de sa famille continuent le négoce de la guerre tandis que certains de ses neveux s'installent à Cadix, où ils font fortune dans le commerce. Jacques Colaert tient un rôle clé dans les relations entre Flamands et Espagnols ; il reçoit les honneurs traditionnellement réservés aux Castillans. Son itinéraire, ses exploits et sa bravoure, récompensés, ont considérablement stimulé la communauté dunkerquoise. D'ailleurs, en 1643, son fils, Jean Colaert, également capitaine corsaire, s'empare de deux riches navires portugais, chargés de 1 200 caisses de sucre et quantité de cuirs et de tabac, à bord du *Saint-Jean*, un navire de 20 pièces de canons équipé par lui-même et ses amis.

Jean-Philippe Priotti

☛ *Cadix, Dunkerque*, Jol, *Saint-Sébastien*

Coligny Gaspard de, Amiral de France (1519-1572)

L'Amiral de France, Gaspard de Coligny, se convertit très tôt à la Réforme. Dès les années 1550, il tisse des liens très étroits avec les milieux maritimes, notamment ceux des provinces normandes et picardes. Soucieux de remettre en cause le monopole ibérique dans les Amériques, il encourage les marins français

à se rendre outre-Atlantique pour y pratiquer la traite avec les indigènes, la contrebande avec les colons espagnols (ou portugais) et la piraterie. Lors des guerres contre Charles Quint, il porte une attention particulière aux opérations de course menées par les particuliers et sait récompenser les capitaines les plus méritants. Il se félicite ainsi des coups de théâtre de François Le Clerc, qui parvient notamment à prendre Santiago de Cuba en 1554, et de Jacques de Sores, qui pille La Havane l'année suivante.

Dans les années 1560, il est même accusé – à juste titre – par les Espagnols d'être un des principaux responsables du développement de la piraterie dans l'espace atlantique, tant par le soutien qu'il accorde aux marins français – des huguenots surtout – que par ses initiatives en matière maritime. Il est vrai qu'il protège nombre d'entre eux des foudres de la justice, en particulier ceux qui ont intégré sa clientèle. À plusieurs reprises, on le voit ainsi œuvrer pour la libération de marins prisonniers. Il refuse généralement de réprimer leurs déprédations et accepte de fait que le fruit de leur butin soit vendu publiquement et en toute impunité. Il lui arrive certes de condamner officiellement les actes de piraterie, mais les Ibériques ne sont pas naïfs et connaissent sa duplicité. Il est vrai qu'il entretient des contacts étroits avec des pirates de renom, dont il favorise les actions, tel le pilote portugais borgne Juan Dias. Il entend alors disputer à Philippe II la maîtrise des mers, et joue de sa position pour défendre – et encourager par conséquent – la piraterie, en laissant impunément prendre, en période de paix, les navires portugais et surtout espagnols. Il organise des expéditions dans cet objectif ou bien fournit une partie des équipements dont certains capitaines ont besoin pour leurs voyages (cartes, armements, argent, etc.). Entre 1562 et 1565, il soutient ainsi Jean Ribault et René de Laudonnière dans leurs tentatives d'installation en Floride et en Caroline du Sud. Il souhaite alors disposer de bases navales permanentes dans une région hautement stratégique, d'où les Français pourront facilement attaquer les flottes en provenance de Nouvelle-Espagne et de Terre-Ferme, lesquelles doivent irrémédiablement passer par le détroit de Floride et le canal des Bahamas pour rejoindre l'Espagne. Il envisagera d'autres implantations au cœur de l'Empire espagnol avec la même finalité. Il est intéressant de constater qu'il investit luimême directement dans l'armement de navires, pirates d'abord, puis corsaires, lors des guerres civiles, ce qui lui rapporte des dizaines de milliers d'écus.

C'est en juin 1567, à l'approche de la seconde guerre de religion (qui surviendra septembre), qu'il semble envisager pour la première fois la mise en place d'une force navale destinée à défendre les intérêts de la Cause huguenote et à lui fournir, par le butin, les subsides dont elle a besoin sur les plans politique et militaire : il demande alors à Jeanne d'Albret, la reine de Navarre, d'encourager ses sujets à armer quelques navires. Mais la guerre navale, jusqu'en mars 1568 (paix de Longjumeau), ne semble pas avoir été très active. Il faut attendre l'été 1568, avec la reprise des hostilités, pour que ce projet aboutisse réellement. Est non seulement créée une escadre permanente, l'« armée navale des Princes », mais on fait également appel à l'initiative privée : par l'octroi de lettres de course, on tente d'inciter armateurs et capitaines huguenots à se placer sous la bannière de la « Cause commune et générale ». En instaurant la course privée, Coligny entend faire peser sur les particuliers les coûts importants que représentent l'armement et l'entretien des navires. Il leur offre en compensation le droit légitime de s'en prendre aux catholiques sur les mers. Il sait que les chefs protestants n'ont pas les moyens d'entretenir une flotte nombreuse. Au-delà des objectifs militaires, la course privée permet de financer l'effort de guerre, une partie du butin entrant dans les caisses du pouvoir huguenot, via le prélèvement du « quint » sur les prises réalisées. Quant à l'escadre, elle est certes équipée par la reine de Navarre et les Princes – Henri de Condé et Henri de Navarre –, mais tout donne à penser que c'est Coligny qui en est l'initiateur,

du fait de son expérience dans les domaines militaires et stratégiques, de ses contacts avec les marins normands et picards – ceux-là mêmes qui intègrent cette « armée navale » –, et des relations qu'il entretient avec la piraterie depuis de longues années déjà. Il est d'ailleurs à La Rochelle quand elle est organisée. Il a pu en superviser les préparatifs en lien avec le vice-Amiral La Tour. Après la mort de ce dernier, lors de la bataille de Jarnac, en mars 1569, c'est un de ses familiers, le Normand Jacques de Sores, qui est nommé pour le remplacer : Coligny l'apprécie, l'a déjà sollicité à plusieurs reprises dans les années 1560 et connaît ses compétences en matière de navigation et de guerre maritime. Tous deux réorganisent l'armée navale et la renforcent sur le plan numérique. Et si cette flotte est théoriquement placée sous l'autorité d'Henri de Navarre et de sa mère, Jeanne d'Albret, Coligny en inspire et en coordonne de fait les opérations. En août 1569, il ordonne par exemple à Jacques de Sores de se préparer à prendre la mer, avec une douzaine de navires, pour attaquer la flotte des Indes.

Ce sont certes Henri de Navarre, Amiral de Guyenne, et Jeanne d'Albret, la reine de Navarre, qui délivrent et signent officiellement les lettres de course à La Rochelle, mais il apparaît clairement que bien des candidats sont recommandés par Coligny en personne. Il octroie lui-même ses propres lettres de marque, en qualité d'Amiral de France, charge qui lui donne théoriquement juridiction sur les côtes normandes et picardes. C'est également à sa demande que son frère Odet (1517-1571), le cardinal de Châtillon, réfugié en Angleterre, donne commission aux Anglais et aux Français qui se présentent devant lui pour « courir sus aux papistes ». Pour Coligny, la course n'est pas seulement une arme de guerre efficace au service de la Cause protestante, c'est aussi un élément essentiel de la présence française sur l'océan, face à la domination ibérique : elle représente un outil redoutable pour faire concurrence à Philippe II. Après la paix de Saint-Germain-en-Laye (août 1570), l'Amiral continue d'ailleurs à encourager les attaques contre les Espagnols. Il est convaincu qu'une guerre ouverte avec l'Espagne réunirait les Français dans un conflit d'union nationale et éloignerait, en France, le danger d'un retour des guerres civiles : la course anti-espagnole apparaît ainsi comme une pièce maîtresse dans sa « stratégie de la provocation » destinée à entraîner Philippe II – excédé par les déprédations des corsaires huguenots – sur la voie d'une intervention militaire salvatrice pour le royaume de France. Gaspard de Coligny est certes assassiné en août 1572, mais l'édifice qu'il a mis en place perdure : sa politique maritime étant notamment reprise par Henri de Navarre.

Mickaël Augeron

☛ DIAZ, HENRI DE NAVARRE, *LA ROCHELLE*, LAUDONNIÈRE, LE CLERC, RIBAULT, SORES

COLLART FRANÇOIS, SIEUR D'AUCHAMP
(1662, Martinique-13 mai 1720, Fort Royal)

Ce planteur créole n'a pas écumé les mers à proprement parler, mais il est représentatif de ces officiers de milice qui, à chaque occasion, se sont embarqués ici sur un vaisseau du Roi, là sur un marchand ou sur un navire des Frères de la côte pour porter la guerre hors de la Martinique. Certes, être remarqué par le Roi est un motif suffisant, mais la perspective d'un butin allant directement garnir son habitation justifie la présence de ce personnage dans un dictionnaire consacré aux corsaires et pirates, quand bien même il aurait été loisible de choisir Jean Dubucq de l'Étang, capitaine puis lieutenant colonel de milice, fidèle compagnon, ou Samuel-François Le Vassor de La Touche. Claude Collart, le père de François s'établit à la Martinique dans le sillage de Jacques Dyel du Parquet, neveu d'Esnambuc, mais c'est à Nantes qu'il épouse Madeleine de Brémond de Bossée en 1653. Le couple retourne rapidement aux Antilles, c'est là-bas que François naît en 1662 sur l'habitation de la Case-Pilote. Revenu en France à l'âge de 11 ans, il obtient en 1676 une sous-lieutenance au régiment de Rouergue

qui s'illustre en Alsace et en Allemagne durant la guerre de Hollande. Ce régiment est réformé en 1681 et François, qui a perdu son père en 1678, traverse l'Atlantique afin de reprendre sa suite. En 1685, il est nommé lieutenant de milice et se marie avec Angélique-Anne de Sainte-Marthe (15 ans) qui lui donnera 12 enfants. Désargentée, son épouse est néanmoins la fille d'Antoine-André de Sainte-Marthe, gouverneur de la Martinique mort en 1679. François Collart commande les volontaires lors de la prise de Saint-Eustache (avril 1689), puis une compagnie de cavalerie à Saint-Christophe (août). S'il fait partie de l'expédition de secours envoyée à la Guadeloupe en 1691 et s'illustre lors de la défense de la Martinique en 1693, le conflit suivant est déterminant. C'est comme chef des milices qu'il quitte à nouveau la Martinique pour délivrer la Guadeloupe en 1703. Il est récompensé par un brevet de colonel. L'offensive est plus rentable. L'arrivée à la Martinique d'une première escadre commandée par le comte de Chavagnac offre la possibilité à Collart de réunir 400 volontaires qui se joignent à 300 flibustiers. La prise de Saint-Christophe (février 1706) est une nouvelle page de gloire pour Collart qui lui vaut des lettres de noblesse en 1707. Quel gain tire-t-il de cette affaire ? Le goût de recommencer au moins. En 1710, il rafle 70 Noirs à Montserrat. Lorsque Cassard gagne le Fort-Royal en juin 1712 et qu'il émet l'idée d'une expédition contre les Leeward Islands, François de Collart n'hésite pas à se porter volontaire. Cette fois, il arme personnellement l'*Atalante*. L'entreprise se portant sur Montserrat plutôt qu'Antigua, Plymouth, la capitale, connaît un pillage en règle. Les bataillons de Dubucq et de Collart se paient largement sur le butin. Dubucq reçoit à l'occasion de l'argent en dépôt d'Anglais qui préfèrent partager plutôt que tout perdre. Collart suit Cassard au Surinam et à Berbice avec une centaine de miliciens. Pour Curassol, le colonel de milice passe devant notaire une charte-partie identique à celles que pratiquent les Frères de la côte. D'ailleurs, il commande à 423 hommes de débarquement qui sont autant habitants que flibustiers. C'est encore une affaire de famille puisque ses deux fils, son gendre et son beau-frère l'accompagnent. Une opération forcément fructueuse grâce à la charte-partie. D'évidence, la croix de Saint-Louis, qui tarde à venir, n'est pas sa seule ambition. À la mort de son père, en 1678, François Collart avait hérité de deux plantations portant 2 engagés et 41 esclaves noirs. En 1718, ses terres ont pris de la valeur avec 15 engagés et 730 Noirs. Le produit de la course n'est pas à l'origine de cette fortune coloniale mais joue comme complément indispensable en temps de guerre.

Philippe Hrodej

☛ CASSARD, FLIBUSTIERS, FRÈRES DE LA CÔTE, *IBERVILLE*, *GUADELOUPE*

COLLIER EDWARD (?-1705 ?)

Sans doute apparenté au colonel Anthony Collier, mort en 1676, l'un des principaux planteurs et officiers de la Jamaïque, il y obtient son premier commandement en course en 1667, sous une commission du gouverneur Modyford. En 1667, il appareille au sein de la flotte d'Henry Morgan, sous les ordres duquel il participe aux prises de Puerto Principe (Cuba) et de Puerto Belo. En octobre 1668, le gouverneur Modyford lui confie le commandement de la frégate *Oxford*, récemment arrivée d'Angleterre, et l'envoie avec 180 hommes rejoindre Morgan à l'île-à-Vache. Collier y perd son vaisseau qui explose lors du conseil de guerre tenu par les capitaines de la flotte. Il retourne à la Jamaïque à bord d'un corsaire malouin de 120 tx et 20 canons, le *Cerf-Volant*. Ce dernier avait été confisqué à la Bande du Sud peu de temps avant l'explosion, sous le prétexte que le capitaine Vivien avait lui-même délesté un Virginien d'une partie de ses vivres. En mars 1669, il monte cette prise renommée *Satisfaction* pour croiser aux côtes du Yucatán. Cette campagne dure près de dix-huit mois sans grand profit. À son retour en août 1670, il rejoint une fois encore Morgan qui prépare son expédition contre Panama, la *Satisfaction* lui servant

de vaisseau-Amiral. Collier, promu vice-Amiral de la flotte, est alors envoyé chercher des vivres, mision dont il s'acquittera en pillant La Rancheria et Río Hacha. Après la prise de l'île Santa Catalina, il perd son navire sur un récif devant la rivière de Chagres, Lors de la bataille de Panama, il tue, selon un témoin, un religieux espagnol qui s'était rendu après que Morgan ait promis la vie sauve à tous leurs adversaires. Il est, comme d'autres parmi les principaux officiers, suspecté d'avoir prélevé bien plus que ce qui était prévu par la charte-partie. En avril 1672, craignant de partager le sort de Morgan, alors mis aux arrêts en attendant son transfert en Angleterre, il vend toutes ses possessions à la Jamaïque et tente de quitter l'île. En effet, il était devenu un des dix plus importants propriétaires de la paroisse de Clarendon où il possédait une grande plantation de 1 020 acres. En tenant compte du fait que les terres ne peuvent être laissées en friches, les fonds pour mettre en valeur ce domaine provenaient de la course. On le dit mort en 1705.

Raynald Laprise

☛ MODYFORD, MORGAN, VIVIEN

COMARMOND NICOLAS HILAIRE
(vers 1735 ?-septembre 1792, Île de France)

Ce négociant lyonnais, qui semble avoir été le premier à s'établir à l'Île de France, s'est principalement occupé d'armements pour la traite sur les côtes d'Afrique orientale et de négoce en association avec Pierre Lelubois. Si celui-ci arme en course, en juillet 1781, le senau la *Junon* de 120 tx que le capitaine Jacques Pierre Tréméreux doit abandonner à la suite de graves avaries, Comarmond arme pour son compte au moins huit navires, entre 1781 et 1786, dont le corsaire la *Philippine III*, senau de 150 tx, 8 canons et 36 hommes, armé au Port-Louis en juin 1781 ; celui-ci placé sous le commandement de Julien Nicolas de la Villecollet n'effectue aucune prise mais rapporte, en mars 1782, une importante cargaison chargée aux Philippines. Après la disparition de Vincent Morice sur la côte africaine, en juin 1780, il reprend le projet de celui-ci en proposant au ministère de la Marine de créer en partie à ses frais un comptoir de traite à Mongalo sur la côte de Zanzibar. Le projet n'aboutit pas. Comarmond, dont les affaires commerciales fléchissent et qui s'est séparé de son associé Lelubois en 1787, dépose son bilan en mars 1790. Il se replie alors sur une « habitation » qu'il possède aux Pamplemousses où il meurt en septembre 1792.

Gilbert Buti

☛ *ÎLE DE FRANCE*, MORICE

COMPAEN CLAAS GERRITSZOON
(1587, Oostzaan-1660)

Claas (Klaas) Gerritszoon Compaen est le fils d'un Gueux de la mer. Dans sa jeunesse, il navigue sur un navire d'Enkhuizen transportant du sel, puis sur un navire de Hoorn à destination de la Méditerranée. Sa carrure et son caractère en font un meneur d'hommes. Il devient pilote puis patron d'un navire de commerce dont il est en partie propriétaire. À la reprise du conflit contre l'Espagne en 1621, il demande une commission en course, mais bascule dans la piraterie à la suite d'un jugement défavorable rendu par l'amirauté du Noorderkwartier qui le force à restituer une prise, navire hollandais de pêche d'Egmond ou navire de Hambourg. Muni d'une nouvelle commission, Compaen part avec son navire *Walte* – 200 tx, 17 canons et 80 hommes – acheté à la veuve du corsaire Gerrit Petersz de Medemblicq, renforce son équipage à Flessingue, et pille des navires dans les eaux de la mer du Nord se comportant ainsi comme un pirate.

Vers 1625, il agit à partir du duché de Clare, en Irlande, en bénéficiant de ses relations avec le gouverneur Thomas Wentworth, premier comte de Strafford. Les Anglais le pourchassant, il quitte l'Eire pour rejoindre Salé, au Maroc, où il écume durant deux ans, amassant un butin appréciable même s'il n'est pas chanceux à tous

les coups. Il vend ses prises à Simon Danser junior, fils du fameux pirate. Toutefois, les droits réclamés ne cessant de s'élever, Compaen traite avec son rival Jan Janszoon, ce qui déplaît à Danser qui décide de se venger. Prévenu, Compaen défait Danser qui est obligé de s'enfuir aux Pays-Bas où il obtient son pardon. Le 5 juillet 1626, Compaen se trouve avec ses quatre navires devant la côte du Sierra-Leone. La découverte de deux bâtiments de la *VOC*, de 700 et 240 tx, partant pour les Indes commandés par Wyjbrand Schram, est suivie d'un féroce combat où, malgré sa supériorité numérique (106 canons contre 40), Claas Compaen perd 70 hommes tués par la mousqueterie et l'artillerie de Schram. Celui-ci arrête le massacre entre compatriotes: un des jeunes valets de Schram n'a-t-il pas son père qui sert comme quartier-maître sur le navire de Compaen? Désireux de regagner son pays natal, Compaen écrit aux États Généraux pour expliquer son geste par le mauvais comportement de l'amirauté et ajoute qu'en revanche, il a causé durant ce temps beaucoup de tort aux Ibériques. Le *stadhouder* Frédéric Henri plaide en sa faveur et il peut ainsi retourner dans sa ville d'origine où son arrivée, vêtu de son costume oriental, attire le regard des populations. Une chanson populaire raconte qu'il meurt pauvre le 25 février 1660 dans sa ville natale, un an après la publication d'une biographie qui lui est consacrée par Pieter Kaas, un maître d'école de son village. Sa popularité persiste, comme tend à le montrer sa place dans un petit jeu présenté en 2009 au West-Friese Museum lors d'une exposition consacrée aux Pirates des Pays-Bas.

Roberto Barazzutti

☛ DANSER, HOORN, *FLESSINGUE*, *SALÉ*, *VOC*

CONSTANT PIETER (?-ap. 1683)

Fils d'un capitaine de Middlebourg, en Zélande, il devient lui-même commandant de navire marchand dans les années 1660 pour le compte des Lampsins, richissime famille négociante de Flessingue, qui ont des intérêts aux Antilles, notamment à Tabago (l'actuel Tobago) dont ils revendiquent la propriété. C'est d'ailleurs à cette île qu'il fait escale lors d'un voyage de traite outre-Atlantique en janvier 1669. Mais sa principale mission est de faire du commerce interlope avec les planteurs français des Antilles. Cependant, le roi de France renforce l'interdiction de traiter avec les étrangers, notamment avec les Néerlandais. En réaction à cette politique, Constant, assisté par Pieter Marcusz – un autre capitaine employé des Lampsins – pousse, en mai 1670, les planteurs et les boucaniers de la côte de Saint-Domingue à se révolter contre la Compagnie des Indes occidentales qui détient le monopole de l'approvisionnement avec les colonies françaises et dont les prix sont de loin supérieurs à ceux de sa nation. Constant est ensuite nommé par les Lampsins gouverneur de Tabago, mais, dès décembre 1672, il doit céder l'île au capitaine William Poole venu l'attaquer avec une flotte armée à la Barbade. Après cette capitulation, il gagne Curaçao puis retourne aux Provinces-Unies. En septembre 1673, il obtient une commission en course du prince d'Orange, sous l'égide de la chambre de Zélande de la *WIC*. Avec le *Salamander* de 32 canons et 150 hommes, il va d'abord croiser sur les côtes d'Espagne en compagnie d'autres corsaires zélandais, puis il passe au Surinam et revient aux Antilles. En avril 1675, il fait escale à Puerto Rico où il accepte des autorités espagnoles une commission pour prendre sur les Français auxquels il dérobe cinq navires aux îles Caïmans qu'il liquide à Puerto Rico. Au retour, nommé capitaine par l'amirauté de Zélande, il reçoit le commandement du *Zeelandia*, de 44 canons, et accompagne, en mars 1676, l'escadre de l'Amiral hollandais Binckes qui appareille pour l'Amérique. En juin et juillet, étant avec Binckes à Saint-Domingue, il tente de soulever les habitants contre le roi de France mais sans le succès qu'il avait connu six ans auparavant. En mars 1677, il est grièvement blessé lors de la première bataille de Tobago contre les Français. Binckes l'envoie en Hollande pour

demander des renforts. Durant la décennie suivante, il commande des bâtiments d'escorte en Méditerranée tel le *Cornelia* de 46 canons, en 1682-1683, avec lequel il va racheter des esclaves à Alger.

Raynald Laprise

☛ *Alger*, Binckes, Boucaniers, Lampsins, *Flessingue*, *WIC*

Cook John

(?, Saint-Christophe-juillet 1684)

Marin anglais natif, selon William Dampier, de l'île Saint-Christophe (St Kitts), Cook se retrouve, en avril 1680, parmi les 300 flibustiers anglais qui traversent l'isthme de Panama pour aller piller les Espagnols en mer du Sud (l'océan Pacifique). Un an plus tard, aux côtes du Pérou, il est l'un des 45 hommes qui quittent leur commandant en chef Sharpe pour retourner aux Antilles. En juin 1681, ils atteignent l'archipel de San Blas, leur point de départ un an auparavant. Cook, simple flibustier, s'embarque avec Yankey dont il est nommé quartier-maître, preuve s'il en faut de l'estime et de la confiance que ses compagnons lui portent. En 1682, à l'île-à-Vache, plusieurs des Anglais de la compagnie de Yankey confient à Cook le commandement d'une prise pour continuer la course à leur compte, mais le major Beauregard, commandant l'établissement français de la Bande du Sud, leur confisque le navire sous prétexte qu'ils n'ont pas de commission. Cook et une dizaine de ses camarades rejoignent alors le capitaine Tristan auquel ils volent la barque lors d'une escale sur la côte ouest de Saint-Domingue. Ayant récupéré ses compatriotes demeurés à l'île-à-Vache, Cook capture deux bâtiments français, l'un de 200 tx chargé de vins, l'autre chargé de sucre et d'eau-de-vie. Il en conserve un qu'il baptise le *Revenge*, avec lequel il arrive en Virginie, en avril 1683. Il utilise pour être admis par le gouverneur Culpeper la vieille commission française volée à Tristan en même temps que sa barque. Quelques mois plus tard, il reprend la mer avec 70 hommes pour retourner dans le Pacifique via l'Afrique occidentale. En novembre, devant la rivière de Sierra Leone, il capture deux navires brandebourgeois. Il aménage comme nouveau vaisseau de course l'une de ces prises l'ex-*Wasserhund* qu'il renomme le *Batchelor's Delight* et qu'il arme de 36 canons. Le mois suivant, il appareille pour la mer du Sud où il entre, en mars 1684, par le détroit de Magellan. Il y rencontre un autre pirate anglais, John Eaton, avec lequel il s'associe. Ensemble, ils passent à l'île Juan Fernández puis à celles de Los Lobos, où ils capturent plusieurs bâtiments espagnols. Touchant ensuite aux Galapagos, où ces pirates se partagent leurs prises, ils poussent au nord jusqu'au Costa Rica à dessein d'aller piller Realejo. Cook, déjà malade lors de l'escale à Juan-Fernández, meurt, en juillet, à bord de son navire qui vient d'entrer dans le golfe de Nicoya, au Costa Rica. C'est Edward Davis qui lui succède.

Raynald Laprise

☛ Beauregard, Dampier, Davis, Flibustiers, Sharpe, Tristan, Yankey

Cooper John : voir Harmenson John

Coppens, famille d'armateurs dunkerquois (1676-1821)

Cette importante famille d'armateurs de Dunkerque, déjà en activité sous Louis XIV, est associée à Caillez et Bénard durant la guerre de Sept Ans. Leurs corsaires *Chevert* et *Fulvie* font la plus belle prise dunkerquoise, la *Tamise* pour 1 705 897 l-t. La fondation de cette dynastie qui contrôle l'amirauté de Dunkerque jusqu'à sa disparition peut être attribuée à Bernard-Nicaise (1676-1728), armateur, conseiller de la Chambre de commerce (1722-1724) et échevin (1725-1726). Il épouse Jossine-Jeanne Taverne (1685-1722), fille d'un conseiller à la Chambre de commerce. Elle lui donne dix enfants dont sont issues notamment les deux branches d'Hondschoote et de Noortlandt, toutes deux

s'illustrant dans le pouvoir municipal et le commerce.

Jacques-Josse (1711-1783), leur cinquième fils et l'aîné des survivants, devient procureur du Roi à l'amirauté (1747). Il achète un office anoblissant de secrétaire du Roi (1767) et acquiert des seigneuries et la baronnie d'Hondschoote (juin 1749). Il est nommé grand bailli de la ville et châtellenie de Bergues (1751). Son fils aîné Bernard-Pierre Coppens d'Hersin, puis d'Hondschoote (1731-1793) reprend ses fonctions et y ajoute celles de procureur du Roi de l'amirauté, de maire et de chevalier de Saint-Michel.

Robert-Bernard (1720-1799), son dixième fils, naît et meurt à Dunkerque. Il se marie deux fois : la première le 12 mai 1758 avec Marie-Anne Bart (1714-1774), dont il a quatre enfants ; la seconde le 14 mai 1779 avec Marie-Madelaine Jarsin (1727-1813). Robert est conseiller de la Chambre de Commerce (1757-1759), responsable de la juridiction consulaire (1776). Il est encore receveur de l'Amiral de France, S.A.S. le duc de Penthièvre, dont la juridiction dans la guerre de course est connue. Échevin le 19 avril 1769, il est élu syndic-receveur de la ville de Dunkerque (1769). Il semble initier les armements dunkerquois en course des Coppens durant la guerre d'Indépendance. Il est partie-prenante de sociétés successives. La *Victoire* est armée par « Coppens et fils ». « Coppens, Caillez et compagnie » arme la *Fleur de Mer*, une caiche achetée, de 12 pièces de 4, montée par 70 hommes. Le *Frelon*, caiche achetée par le Roi, armée de 14 pièces de 4 et transportant 82 hommes (prise le 9 mars 1779), puis le *Cornichon*, navire de 48 hommes, fort de 6 canons de 4, sont armés par « Robert Coppens, Caillez et compagnie », à Dunkerque. Les mêmes (Blanche, Coppens, Caillez et compagnie) arment ensuite au Havre la frégate le *Tartare*, 20 canons de 8 et 200 hommes sous le commandement de Royer (fin 1779-début 1780). Le *Chaulieu*, une frégate construite à Dunkerque, armée de 12 pièces de 4 avec un équipage de 90 hommes sous le capitaine Villeneuve, est armée par « Coppens et Maricourt et compagnie » tout comme le *Prince de Soubise*, un senau armé en flibuste (16 canons de 6, 100 hommes) mais les mêmes doivent différer les armements du *Comte de Provence* et du *Comte d'Artois*, deux frégates de 20 pièces de 8 construites à Dunkerque qui posent des problèmes de recrutement et sont jugées trop onéreuses. La *Fleur de Mer* est réarmée par « Coppens et Compagnie » en 1779. « Coppens, Caillez et Coffin » arment le *Robecq* à Dunkerque, puis le *Rohan-Soubise* et l'*Alexandrine*. Les Coppens arment donc une dizaine de corsaires au cours du seul conflit américain.

Laurent Bernard (1714-1792) de la branche de Noortlandt, est le septième enfant de Bernard-Nicaise. Libertin, il épouse la fille d'un pauvre tailleur de Calais dont il avait eu deux garçons. À son décès, il a comme conjointe la Calaisienne Anne Pollet décédée en 1780, épousée à Coudekerque, le 22 mai 1758. Batailleur, il est d'abord officier et chevalier de Saint-Louis, puis procureur du Roi à l'Amirauté (1749). Échevin (1769-1771), il est bientôt anobli en 1770. Il est enfin administrateur du département (1790). De ses trois fils, l'aîné, Laurent Coppens (1750-1834), semble reprendre les activités d'armement en course durant la guerre d'Amérique car il arme sous son nom le lougre le *Subtil*, la *Sophie* et la *Victoire* (avril 1781). Il épouse, premièrement, sa cousine Marie-Madelaine Mélanie Coppens d'Hersin (novembre 1774), puis Jeanne Pétronille Durin, veuve Pouilly (1773-1839), d'où une petite-fille mariée à Kenny, maire de Dunkerque. Ancien échevin (1774-1778), Laurent est lui aussi populaire dans la population dunkerquoise. Il connaît de nombreux conflits avec la Chambre de commerce mais s'illustre surtout par sa défense de la franchise du port de Dunkerque. Il est également partie-prenante dans la réclamation concernant le *Merlin*, sous pavillon danois, pris le 27 septembre 1782 et conduit à Morlaix. Le litige porte sur l'étendue (hommes seuls ou marchandises également) de sauf-conduits accordés par Bouillé aux neutres lors de la prise de Saint-Christophe. Il est le dernier procureur

du Roi à l'amirauté de Dunkerque (25 mars 1785). Il est président de l'administration municipale en 1790, conseiller général, président du Directoire du département en 1791-1792. Élu maire de la commune de Steene en 1790, puis député à l'Assemblée nationale législative, en 1791, il y devint membre du Comité de Marine. Il publie ses *Observations sur l'organisation des tribunaux de commerce martimes, et leurs attributions*, en 1791. Il occupe les fonctions de président du tribunal des Douanes de Dunkerque et publie en 1803 des *Observations sur les tribunaux de commerce maritime*. Membre de la Légion d'honneur, Laurent Coppens accepte le titre de baron héréditaire de Noortlandt du nom de sa propriété à Armbouts-Cappel au début de la Restauration, le 16 décembre 1814. Ce titre est confirmé par institution de majorat, le 19 novembre 1821. En 1815, le Nord le renvoie à nouveau à la Chambre des députés des départements, puis l'année suivante dans la nouvelle composition. Ses deux frères, sont également dans le négoce: Louis-Hyppolite (1756-1817), négociant à la Martinique, créé baron héréditaire (1817), et Bernard (1759-1821).

Olivier Corre

☛ Bart, *Calais*, *Dunkerque*, *Morlaix*, Pavillons corsaires et pirates, Royer

Cornic Charles dit *Duchêne* (5 septembre 1731, Morlaix-12 septembre 1809, Morlaix) et **Cornic Pierre** (1728-août 1729, Concarneau [Finistère])

Charles Cornic est originaire de Morlaix, où s'est établi son père, Mathurin, qui a délaissé la navigation pour l'armement. Comme son père et son frère aîné Pierre, Charles est très tôt marin puisqu'il embarque dès l'âge de 9 ans. Il parcourt la façade atlantique sur des bateaux marchands et est même fait prisonnier par les Anglais durant la guerre de Succession d'Autriche, à Plymouth. Il gravit peu à peu les échelons et obtient son diplôme de maître au grand cabotage à Morlaix en 1756. Il devient au cours de la guerre de Sept Ans capitaine de la corvette l'*Agathe* assurant l'escorte de convois de ravitaillement vers Brest. Il obtient le commandement d'une frégate de 32 canons, la *Félicité* en 1758. En juin, lors d'une patrouille en mer d'Iroise pour repérer les vaisseaux anglais qui croisent à l'entrée de la Manche, il est attaqué en pleine nuit par trois navires britanniques – l'*Alcide* de 50 canons, la *Tamise* de 36 et le *Rumbler*, une corvette de 10. La *Félicité*, parvient à leur échapper en passant entre Balanec et Molène avant de rejoindre Brest. En 1760, il prend le commandement de deux navires de la Marine royale qu'une société d'actionnaires arme à ses frais et devient alors le commandant d'un vaisseau de 64 canons, le *Protée*: Charles Cornic est devenu officiellement corsaire. Il réalise en mars 1761 sa plus belle prise: l'*Ajax*, un vaisseau de 655 tx appartenant à *East India Company (EIC)*. Venant de Madras et se rendant à Londres, cet *indiaman* est capturé non loin de Plymouth en mars 1760. «Lorsque M. Cornic approcha de ce vaisseau, rapporte un témoin, il le héla. On lui répondit qu'il venait de Madras. Le capitaine anglais lui demanda d'où il venait lui-même. Il lui répondit seulement qu'il s'appelait Cornic et en même temps lui lâcha sa bordée. L'anglais lui lâcha aussitôt la sienne». N'étant armé que de 26 canons seulement et n'ayant que 90 hommes d'équipage, il amène son pavillon. La cargaison est évaluée à 3 millions de l-t dont beaucoup de salpêtre pour lest et pour cargaison, 600 balles de très belle mousseline du Bengale, quelques pacotilles et une caisse de diamants estimée à 800 000 l-t mais réellement vendue 1,7 million. Cornic obtient le grade de capitaine de brûlot, rare distinction accordée à un officier «bleu». En 1763, à la fin de la guerre de Sept Ans, Charles Cornic cesse à jamais toute activité de course. Son bilan est plus qu'honorable, puisqu'il aura capturé onze navires en six ans.

Nommé à Bordeaux en 1761, il s'y installe et se marie avec la fille d'une grande famille de négociants de la place, les De Kater. Son épouse décède un mois après son mariage en

octobre 1764. Cornic décide alors de participer à l'aventure de Choiseul en Guyane qui se solde par un désastre humain. Revenu en France, il s'adonne à l'hydrographie et à la rédaction de nombreux mémoires consacrés à la défense des côtes bretonnes. En 1770, il aide au sauvetage de victimes des inondations de la Garonne. Il effectue encore une mission à Terre-Neuve. Face aux craintes de la Marine d'une rafle de morutiers alors en pêche à Terre-Neuve et à Saint-Pierre et Miquelon – environ deux cent soixante-seize navires pour la campagne de 1777 – Cornic est chargé d'ordonner à tous les capitaines des navires de rentrer immédiatement, en abandonnant si nécessaire leur cargaison de morue non embarquées, ce qu'il exécute entre août et septembre 1777. Chevalier de Saint-Louis (1773), Cornic quitte finalement le service actif en 1778 avec le grade (et la pension) de capitaine de vaisseau. Il reste dans le Bordelais, recevant même le titre de « Bourgeois de la ville de Bordeaux » en 1785 suite à divers travaux pour le compte de la municipalité. Il revient s'installer en Bretagne en 1793 et achète le manoir de Suscinio en 1794. Il effectue alors quelques missions d'inspections, mandaté par le Comité de Salut Public, puis est nommé capitaine du port de Morlaix en 1795. Très attaché à la région morlaisienne, il n'aura de cesse de se soucier de la sécurité des approches du port, finançant même une partie du balisage et l'établissement d'une carte de la rade à ses propres frais. Il sera évincé de cette place en 1800. Blessé et amer, Cornic se retire de la vie publique avant de s'éteindre, quai de la République, en 1809.

Son frère aîné, Pierre Cornic dit du Pré (1728-1759), est aussi un corsaire. Il embarque au cours de la guerre de Succession d'Autriche à bord de la frégate la *Sirène* pour deux campagnes en 1745 et 1746 comme volontaire d'honneur : « Il s'est appliqué pendant ce temps à s'instruire sur le fait de la navigation, et à marquer bien de la fermeté dans les différents combats […] contre les ennemis de l'État. ». Il poursuit une carrière classique, puisqu'il s'enrôle successivement sur la *Thétis* comme pilotin surnuméraire (capitaine Fouquet), armée en guerre contre les Maures, puis sans solde sur les bâtiments marchands la *Sainte-Marthe* sous les ordres de son père, le capitaine Mathurin Cornic ; comme enseigne sur le *Duc d'Etissac* (capitaine J.B. Le Camus) ; comme premier lieutenant sur la *Comtesse de La Marck*, bâtiment corsaire, puis comme second lieutenant sur la *Rosalie* (capitaine A. Le Pomellec). Ce navire est capturé par les Anglais, mené sans doute à Plymouth. On le trouve enfin sur la *Sainte-Marthe* (Le Pomellec), l'*Aimable Reine* et le *Lys* qu'il commande et enfin la *Providence* (capitaine A. Dhollo), comme second capitaine. Il est reçu maître au grand cabotage devant l'amirauté de Morlaix le 7 novembre 1754. Au début de la guerre de Sept Ans, il commande le corsaire le *Lys* d'Audierne, armé par Jean Le Floch de Poulgoazec avec lequel il s'empare, le 2 novembre 1756, de l'*Anna-Bella* de Liverpool, venant de la Caroline, chargée de goudrons, de peaux de cerfs et de biches. Deux jours plus tard, il se saisit du *Bellevédère* de Droghera, allant lège à New York. Par l'intermédiaire de son frère Charles, il reçoit le commandement de la corvette du Roi, le *Scott*, pour mener des missions d'escorte et de garde des côtes. Il meurt des suites d'une fièvre lors d'une relâche de ce navire devant Concarneau en août 1759.

Olivier Levasseur

☛ *Bordeaux*, *Brest*, *Morlaix*, *New York*,
Pavillons corsaires et pirates

Cornic Mathurin (fils) (1730, Morlaix-25 octobre 1808, Morlaix)

Mathurin (père) naît à Bréhat le 11 novembre 1698. Il épouse Gilette Le Boloche (1696-1725) puis Marthe Hamon (1710-?). Quittant Bréhat, le couple s'installe à Morlaix, sans doute attiré par la flatteuse réputation de la ville et les possibilités d'embarquement, puisque Mathurin est alors capitaine de navire marchand. C'est à cette époque que naît Charles. Peu à peu, Mathurin s'oriente vers une carrière de négo-

ciant et d'armateur : en 1741, il est « capitaine de navire et marchand ». Au cours de la guerre de Succession d'Autriche, Mathurin arme plusieurs corsaires dont la *Rosalie* (Antoine Le Pommelec), de 40 tx, 8 canons, 12 pierriers et 60 hommes, en 1745 et 1746, ou la *Comtesse de La Marck* (Nicolas Anthon). Il s'intéresse aussi aux affaires publiques : on le trouve marguillier de la paroisse de Saint-Martin et procureur général de l'hôtel-Dieu en 1747. Membre du Consulat, élu Second consul en 1758, il est enfin élu Premier consul en 1760. Il associe son fils Mathurin, né à Morlaix en 1730, à ses affaires. Il décède peu après le 6 avril 1763. La famille s'installe quai de Léon, toujours à Morlaix.

Ce décès, tout comme le capital investi dans l'*Utile* et la disparition tragique en 1770 d'Yves Cornic, le cadet de la famille, ne vient pas à bout de la société Cornic. La nette chute des revenus entre 1764 et 1770 correspond à l'immobilisation d'une somme importante, mais ils s'accroissent ensuite. Mathurin Cornic fils et sa mère mettent en place une ligne entre Morlaix et Lisbonne, en utilisant surtout le navire l'*Auguste Charlotte* de 120 tx commandé par son cousin (et futur vice-Amiral) Pierre-François Cornic (dit Dumoulin). Le tout est complété par du petit cabotage avec la Normandie. Cette société devient prospère avec la guerre d'Indépendance américaine, en liaison avec l'armement dunkerquois et bostonien. Elle est notamment la correspondante des maisons d'armement de navires tels le *Doggersbank*, du *Tartare*, du *Sorcier* des sociétés André Cabet de Boston ou Coppens fils de Dunkerque. Le conflit qui débute va lui permettre à nouveau d'armer en course, en particulier avec le cutter l'*Épervier*, qui porte 4 canons et 8 pierriers, et le lougre le *Canadien*, armé de 6 canons de 3 livres et de 12 pierriers, qui connaissent de beaux succès. Le second est confié à Hébert en avril 1781. Mathurin fils fréquente les ventes aux enchères ce qui pose problème lorsqu'en 1780, sur ordre du marquis de Langeron, Mathurin reçoit une signification du commissaire des guerres à Morlaix, Brunière, lequel lui interdit de revendre 28 canons qu'il a achetés lors d'une adjudication. Les armements peuvent aussi être moins heureux comme celui de la *Duchesse de Chartres*. Confiée à Jean Dalbarade, futur Amiral sous la Révolution, ce navire de 12 canons et 16 pierriers, de 130 hommes, est mis à la mer en septembre 1779 pour une course de trois mois. Dès le 25 septembre, il est capturé par deux cutters de la *Royal Navy*. Le coup n'est pas fatal, d'autres armateurs (Fabre du Verney et autres) y possèdent des parts. La société Cornic et Cie amortit les pertes. Mais à partir de 1781, elle souffre plus particulièrement, ses revenus chutant de manière spectaculaire.

Vers 1770, Mathurin Cornic fils fait un pas de plus vers une notabilité déjà bien établie puisqu'il acquiert la charge de receveur des fouages de l'évêché de Léon. Il la conservera jusqu'à la Révolution. Comme son père, Mathurin Cornic est régulièrement élu au sein des juges du Consulat : il est Deuxième consul en 1768, Premier Consul en 1772 et enfin prieur en 1775. On le retrouve également comme trésorier des Invalides de la marine à partir de septembre 1776, lorsqu'il remplace le mari de sa demi-sœur Anne-Mathurine Fleury, Joseph Daumesnil. À ce titre, il ne pourra occuper le poste de maire qui aurait pu être le prolongement naturel de ses activités. Par les mariages des filles (la sœur de Mathurin, Marie-Marthe épouse Charles-Étienne Prud'homme d'Argenville et leur fille Marie-Marthe Prud'homme épouse Jean-Marie Jamin, lieutenant général de l'amirauté de Tréguier) la famille Cornic intègre peu à peu les élites locales et la noblesse. Les postes occupés deviennent de plus en plus prestigieux, mais aussi rémunérateurs. L'étape suivante, la période révolutionnaire, va permettre aux Cornic d'acquérir des propriétés qui leur échappaient jusqu'alors par le biais de la vente des biens des émigrés. Mathurin Cornic adhère dès le 18 novembre 1790 à la Société Populaire de Morlaix. On le retrouve membre du Conseil général en 1791, puis officier municipal en décembre 1794 puis à nouveau en octobre 1800 jusqu'au 25 octobre 1808, date de son décès. Il a

acheté en 1791 les ruines du château de Coatiles dans la paroisse de Taulé. Il y fait construire un bâtiment de taille relativement modeste.

Olivier Levasseur

☛ ANTHON, *BOSTON*, COPPENS, CORNIC YVES, DALBARADE, HÉBERT, *LISBONNE*, *MORLAIX*

CORNIC YVES (3 décembre 1739, Morlaix-1770)

Yves Cornic est le dernier né du clan Cornic. L'importance de la famille n'est pas un vain mot chez les Cornic. Tandis que l'aîné forme une société d'armement avec son père, que Pierre embarque sur leurs navires, et que Charles se tourne vers la marine du Roi, Yves prend le commandement du corsaire le *Comte d'Hérouville* de 40 tx, 8 pierriers, 8 canons et 70 marins, cautionné par les armateurs Mathurin Cornic, père et fils, le 8 juin 1762. Il s'agit d'une prise anglaise sans nom, faite par *l'Augustin* de Dunkerque, acquise pour 7370 l-t. La guerre achevée, une frégate de 250 tx est construite en 1764 à Morlaix. Elle va porter le nom de l'*Utile*. Sa construction aurait été supervisée par Charles Cornic sans que cela soit certain. Son armement en 1765 se monte à un total de 120000 l-t, divisé en vingt-quatre actions qui trouvent toutes preneurs : Mathurin Cornic fils, Le Cesne (Paris), Turgot (futur gouverneur de la Guyane), les négociants Lannux et Beaumont de Morlaix comptent parmi les actionnaires. Le commandement du navire est confié à Yves Cornic. Le premier trajet de l'*Utile* est en fait financé par l'État, il s'agit d'aller ravitailler la Guyane en bétail et en vivres. En février 1766, un marché est passé avec Fiedmond et Maillard Dumesle afin « de conduire à Rochefort 100 passagers et débarrasser ainsi la colonie d'officiers et d'habitants inutiles ». Au retour de Guyane, l'armement va solliciter de nouveaux associés. Cette fois, l'*Utile* doit ravitailler l'Île de France (Maurice) en vivres. Le navire quitte Morlaix au début du mois de juin 1767 avec 29 hommes d'équipage. Il se rend à Lorient pour embarquer 100 tx de marchandises mais aussi 21 militaires. Il arrive à bon port le 27 décembre 1767. Une fois sur place, l'intendant Pierre Poivre demande à Yves Cornic de se rendre dans les îles de la Sonde pour chercher de nouvelles espèces de plants d'épices. Le capitaine accepte en raison d'une faveur qui lui est accordée : il pourra remplir cette mission « officielle » tout en traffiquant pour son compte. L'occasion est belle et Cornic, qui devait initialement se rendre au Mozambique, appareille finalement vers l'orient (Lorient) en février 1768. Il arrive en septembre devant Liphar, l'un des derniers comptoirs portugais au nord de Timor. Au cours de l'année 1769, Yves Cornic trafique des matières à forte valeur ajoutée comme le bois de santal, les épices ou l'or. Pensant trouver une occasion encore plus belle, il va imprudemment s'allier à un prince local en rébellion contre les Portugais, celui-ci lui promettant de lui trouver 250 esclaves. Les Portugais attaquent le navire et s'emparent d'une partie de l'équipage. L'*Utile* fait naufrage et ce qui reste de l'équipage trouve refuge auprès des Timorais. Yves Cornic va ainsi participer à la prise de Liphar, mais, au début de l'année 1770, il meurt empoisonné par l'une de ses esclaves. Une poignée d'hommes survit à cette aventure, dont un neveu, Héloury. Ce n'est que vers 1775 que les armateurs et associés sont informés du destin de leur investissement. Il s'ensuit un long procès qui les voit réclamer à l'État près de 190000 l-t correspondant au montant du navire et à celui de la cargaison, car ce voyage avait été entrepris sur les ordres du Roi. Il semble qu'ils aient partiellement obtenu satisfaction.

Olivier Levasseur

☛ *ÎLE DE FRANCE*, MATHURIN CORNIC (FILS), *MORLAIX*

CORSO JUAN (?-1685)

Au début des années 1680, Juan Miguel, dit Corso, est l'un de ces nombreux marins étrangers, qualifiés de « Levantins » ou de « Grecs », qui servent l'Espagne et proviennent des ports

méditerranéens, au Levant de la péninsule Ibérique. Comme son surnom l'indique, il était originaire de Corse, alors possession de la république de Gênes. En 1679, il est l'un des officiers de Pedro de Castro, capitaine garde-côte et armateur de San Francisco de Campêche. Lorsqu'en avril 1680, le commandant de cette place, Felipe de la Barreda, va déloger les flibustiers et les bûcherons anglais et français de la lagune de Términos, Corso commande au titre de lieutenant de Castro l'une des six demi-galères ou pirogues engagées dans cette entreprise. Fin juillet, il accompagne son chef aux côtes du Bélize où, aux cayes de Cocinas, ils s'emparent du *Laurel*, de Boston qui y chargeait du bois de teinture, puis, faisant descente à la côte, ils détruisent les campements des bûcherons. Menant avec eux le *Laurel*, et une soixantaine de prisonniers anglais, ils retournent à Términos et y capturent, fin septembre, une frégate de 28 canons revenant de la prise de Puerto Belo. Selon le gouverneur du Yucatan, il s'agirait du *Wit Lam* (*Agneau Blanc*), arraisonné par le flibustier Peter Harris dans les cayes du sud de Cuba à la fin de 1679. Corso est ensuite renvoyé par Castro à Campêche pour y prendre des vivres et des marins pour ramener ses prises. Il est alors emprisonné, sur l'ordre du gouverneur Barreda, pour avoir refusé de s'embarquer avec Antonio Martín envoyé à Castro pour le forcer à rentrer au port avec ses prises. Pour sa fidélité envers son capitaine, Corso demeure prisonnier à Campêche jusqu'au début de l'année suivante. Il est alors libéré sur ordre du vice-roi de Mexico. Il fait ensuite un autre voyage dans le golfe des Honduras où il capture, en décembre, un ketch de Boston, repris quelques semaines plus tard par le flibustier anglais John Williams. Au printemps 1682, Corso devient capitaine et reçoit du juge Juan de Arechaga, gouverneur du Yucatán par intérim, sa propre commission de garde-côte. Il retourne croiser au Honduras où il fait plusieurs prises, puis il se rend à la Havane, où il prend une seconde commission, cette fois du gouverneur de Cuba, José Fernández de Córdoba. Associé à un autre capitaine « grec », Alejandro Tomás de León, il capture, dans le port de Manzanillo, en septembre 1682, deux barques de la Jamaïque chargées de cuirs, achetés en fraude aux habitants de Bayamo, puis, à la pointe de Maisí, une troisième, commandée par l'ancien flibustier John Springer, avec 500 cuirs de même provenance. Parmi les papiers de Springer, il trouve un document attestant le paiement de 2 500 pesos à l'Anglais à Santiago de Cuba et d'autres incriminant le gouverneur de la ville, Francisco de la Guerra y de la Vega, dans le commerce interlope. En novembre, à son arrivée à Santiago où il vient liquider ces prises, cette découverte lui vaut des ennuis avec La Guerra qui n'hésite pas à faire tirer sur les corsaires pour les obliger à entrer dans le port, mais Corso porte plainte au gouverneur Fernández de Córdoba qui obtiendra la destitution de l'officier fautif en septembre 1683. La carrière subséquente de Corso est pour le moins confuse, car les Jamaïcains, le gouverneur Lynch en tête, l'accusent de la plupart des agressions commises contre les Anglais à partir de cet incident, alors qu'il n'y a pas moins d'une dizaine de flibustiers espagnols armant depuis la Havane ou d'autres ports cubains. Il apparaît toutefois qu'en 1683, il ait fait au moins trois prises sur les Jamaïcains, toujours des bâtiments de traite et pillé à Saint-Domingue, en mai, une plantation appartenant à feu le gouverneur Pouancey. De plus, il aurait attaqué à deux reprises la Nouvelle-Providence avec le capitaine Alejandro et 250 hommes. Il aurait, la première fois en février 1684, pillé l'établissement de Charleston, y faisant un butin estimé à 20 000 £, et la seconde fois, en juillet, aurait forcé 200 Bahaméens à trouver refuge à la Jamaïque. Enfin, en septembre 1684, au large de Port-de-Paix, il aurait enlevé un ketch appartenant à l'expédition de Cavelier de La Salle, qui est conduit de Cuba à Santiago. Cette dernière prise peut lui être attribuée compte tenu de la suite de sa carrière, car il semble avoir voulu trouver et détruire l'établissement que La Salle allait fonder au Mississippi, puis attaquer Charleston, en Caroline. Il continue sa route sur le Yucatán, puis, en avril 1685, fait escale à

Tuxpan, au nord-est de Veracruz pour renforcer son équipage. Ayant 150 hommes avec lui, il passe ensuite à Tampico pour y prendre des vivres ainsi qu'un guide indien pour le conduire jusqu'à une baie nommée d'Espiritú Santo, où serait établi l'ennemi. Quatre jours après son départ, faisant route est-nord-est, sa galiote est poussée par une tempête jusqu'aux côtes de l'actuel Texas. Ayant évité de peu un naufrage, Corso meurt peu après, apparemment d'une crise cardiaque ; quant à ses hommes, affamés, une trentaine seulement parviendront chez les Indiens Atakapas, ayant survécu en mangeant les cadavres de leurs camarades. Son frère, Blas Miguel (1647-1687), obtiendra lui aussi une commission de garde-côte du gouverneur de la Havane au début de 1687, mais il outrepassera ses ordres en attaquant le Petit-Goâve, où il sera d'ailleurs pris par les Français et exécuté pour piraterie.

Raynald Laprise

☛ *Boston*, *Charleston*, *Gênes*, Flibustiers, *Lagune de Triste*, Lynch, Nepveu de Pouancey, *New Providence*, *Petit-Goave*

Côte du Malabar

Au cours du XVIe siècle, des éléments nouveaux altèrent les caractères de la piraterie des mers de l'Inde. Les équipages de la flotte des Mamelouks d'Égypte, envoyés en Inde contre les Portugais qui les avaient décimés à Diu en 1509, se regroupent d'abord autour de Goa, puis essaiment tout le long de la côte. Ils vivent de rapines et guettent le passage des navires isolés. Selon les procédés de la piraterie méditerranéenne, ils massacrent ou vendent leurs captifs. De tels usages sont aussi pratiqués par certains Portugais qui font la course pour leur propre compte. Quelques-uns passent à l'islam et rejoignent les pirates mamelouks. Ces tendances nouvelles se manifestent ouvertement à partir de 1520. Les communautés musulmanes qui animent la vie économique de l'Inde du sud depuis l'époque médiévale n'ont accepté de contrats avec les Portugais qu'à leur corps défendant. Elles se liguent pour retrouver leurs anciens privilèges. Les chefs des plus puissantes familles arment leur propre flotte. Ce mouvement va entraîner une mutation importante de la société islamique locale qui s'était consacrée jusque-là aux activités mercantiles. La défense de leurs intérêts est exaltée jusqu'à la guerre sainte qui justifie tout acte de piraterie perpétré contre les ennemis de l'Islam. Pour leur part, les chroniqueurs portugais traitent d'actes de piraterie toutes opérations dirigées contre une présence chrétienne. Les unes et les autres ne tiennent aucunement compte de l'arbitrage des rajahs, gardiens de lois. Or, si ceux-ci acceptent généralement les services des corsaires musulmans, ils redoutent leur influence chaque fois que l'un d'eux manifeste trop d'ambition.

Les communautés musulmanes commencent à prendre les armes alors que des soulèvements éclatent un peu partout contre la présence portugaise. Les ports du Kerala offrent des sites propices aux activités clandestines. Fortifiées par une double rangée de redoutes, certaines de ces places comptent jusqu'à 250 pièces d'artillerie. Chaque année, à l'abri de ces repaires, on charge d'épices une dizaine de vaisseaux pour la mer Rouge, lesquels sont escortés jusqu'à la haute mer par des *paraos*. Ces *paraos* sont de petites galères rapides, manœuvrées à chaque bord par 20 ou 30 rameurs. Ils peuvent porter trois ou quatre pièces d'artillerie et 120 à 130 archers et arquebusiers. Ils évitent les rencontres en pleine mer où leurs pièces à feu n'ont pas une portée suffisante pour atteindre les navires de haut bord portugais. Ils préfèrent provoquer l'ennemi aux embouchures des rivières où celui-ci est pris sous le tir des redoutes et vient s'échouer dans le piège ouvert des estuaires. Les *paraos* peuvent se glisser dans les chenaux ensablés. Enchaînés quatre par quatre, ils opposent un feu continu. L'artillerie est placée aux proues et renforcée par des pots de poudre que l'on jette tout enflammés sur les voiles portugaises.

Les combattants malabars ne font pas de quartier. Les vêtements des morts appartiennent à

ceux qui les ont tués mais les bijoux, les armes et les parures sont divisés en cinq parts : les quatre premières reviennent à ceux qui ont pris le navire. La cinquième est elle-même divisée en cinq parts. La première va aux œuvres islamiques d'intérêt commun, la seconde aux plus proches descendants du Prophète, la troisième aux orphelins, la quatrième à de saints personnages, la cinquième aux voyageurs. Durant toute la seconde partie du XVI[e] siècle, Malabars et Portugais rivalisent de violence. Les chroniques ne font état que de pillages, de représailles et de rançons. Les Portugais n'épargnent plus ni les mosquées, ni même les temples hindous qui sont profanés et brûlés.

Le roi de Calicut demande la paix en 1583. C'est là l'occasion de prendre ses distances avec les chefs corsaires qui commencent à exercer une activité parallèle à la sienne. L'exemple du roi d'Eli qui est mis à l'écart par un chef corsaire le pousse à se rapprocher des Portugais qui ont ruiné son royaume mais qui n'ont jamais contesté sa souveraineté. Celle-ci est maintenant bafouée par Pate Kunjali Marakkar, le plus vaillant de ses capitaines, qui s'est illustré depuis plus de trente ans contre les armadas.

Les origines de ce personnage sont obscures. Nous savons seulement que le chef musulman de Cannanore fut son premier protecteur. Kunjali arme chaque année pour son compte une escadre pour la mer Rouge, rompant la tradition de la course côtière. Il étend son domaine maritime depuis le cap de Bonne-Espérance jusqu'à la mer de Chine. À la faveur de la guerre maritime, il s'est enrichi par des actes de piraterie que redoutent les voyageurs de l'époque. Pate Kunjali s'autoproclame « Roi des musulmans du Malabar, Seigneur des mers de l'Inde » et ne cache guère ses intentions. Le roi de Calicut n'engage aucun capital dans les entreprises pirates mais il touche des droits sur les prises vendues dans ses ports et reçoit des présents. Depuis longtemps, Kunjali ne lui paye plus aucune redevance, et pour marquer le peu de cas qu'il fait du souverain, il coupe l'oreille d'un de ses éléphants et émascule l'un de ses guerriers. Le roi de Calicut ayant concédé aux Portugais une forteresse à Ponnani, le Kunjali s'attribue l'embouchure de la rivière Kota. Les deux rives sont hérissées de palissades, flanquées de redoutes. Située au fond de l'estuaire, la citadelle est construite à la mode portugaise, sur un plan carré à quatre tours. Une flotte de vingt-deux galiotes protège l'accès de la place forte. À partir de cette base, Pate Kunjali et son neveu Muhammad organisent des raids qui n'ont d'autres buts que de faire main basse sur les trésors des seigneurs voisins. La brutalité de leurs procédés terrorise les populations côtières. Aussi, lorsque le roi de Calicut décide, en 1596, de réduire les Kunjali à sa merci et de s'allier aux forces portugaises, il reçoit l'adhésion de tous les rajahs voisins. Les jeux sont faits. Ils ne sont point changés par la mort de Pate Kunjali qui avait en Muhammad un héritier digne de ses ambitions.

Traqué sur terre par les guerriers des rois malabars, sur mer par la flotte portugaise, Muhammad Kunjali met son trésor en sécurité. Puis, il se retranche en mars 1599 dans la citadelle de la Kotta avec ses femmes et les principaux chefs qui sont ses parents et alliés : Kanatal, Kutti Ahmad et Kutti Muça qui périssent bientôt au combat. À plusieurs reprises, ils mettent les assaillants en fuite. Enfin, après quatre mois de siège, la famine a raison de leur résistance. Muhammad accepte de rendre son épée au roi de Calicut mais celui-ci le livre au gouverneur portugais selon les termes de l'accord précédemment conclu : « le peuple au roi de Calicut, le Kunjali aux Portugais ». La citadelle est mise à sac et rasée par les armées de Calicut, tandis que le Kunjali et ses compagnons sont emmenés à Goa dans les fers. Ils passent en jugement pour piraterie et rébellion contre l'autorité royale hindoue. Le Kunjali et Chinnali sont condamnés à avoir la tête tranchée mais ce dernier, après avoir demandé le baptême, est inhumé en terre chrétienne sous le nom de Bartolomeu. Le corps de Muhammad Kunjali est dépecé et ses membres exhibés sur les plages de Goa, mais c'est à Cannanore que

sa tête est exposée par les autorités portugaises. Après la défaite du Kunjali, les pirates désertent les terres du roi de Calicut, ne gardant que trois bases ; encore ne sont-elles point sous leur influence directe mais dépendent des seigneurs auxquels ils payent tribut.

Geneviève Bouchon

COTTIN FRANÇOIS (?-ap. 1785)

Un Pierre Cottin est mentionné comme corsaire dès 1748. Peut-être d'origine acadienne, François Cottin réside à Rouen quoique donné « au Havre ». Il participe à quatre campagnes de course durant la guerre d'Indépendance pour le compte des Havrais Colleville et Reverdun, le plus gros armateur local, ce qui en fait alors le second corsaire de ce port. Cottin reçoit le grade de lieutenant de frégate pour la campagne en 1779. Il commande d'abord le *Jean-Bart* de 160 tx et 20 canons (6 mars 1779), puis navigue de conserve avec le corsaire Ducassou, également parti du Havre, le long des côtes anglaises. Ils reviennent avec six prises. Le corsaire de Cottin est pris le 1er mai ce qui crée une vive alarme au Havre. Le 16 novembre 1780, il passe sur la *Marquise de Seignelay*, ex-*Jean-Bart* du Havre, de 160 tx et 20 canons, armée par Colleville et Reverdun pour une mise-hors de 186 000 l-t. Les deux prises alors réalisées sont vendues plus de 183 723 l-t. Le 22 février 1780, il fait une nouvelle prise, le *Jean Elizabeth* (8 canons, 17 hommes), chargé de bœuf, de lard et beurre, qu'il reconduit vers Le Havre. Mais, il est capturé par le corsaire anglais *Surprise*. Les vents ayant tourné, à 10 heures du matin, Cottin se libère, s'empare de son prédateur et le rançonne pour 1 000 l-t. Il prend encore le *Harponer* après un combat, et désarme le 3 mai 1781. La *Marquise de Seignelay* capture quarante navires, dix-sept canons et fait 418 prisonniers. Sa liquidation générale au Havre est de plus de 486 000 l-t et la première de ce port durant la guerre d'Indépendance. Il perd 3 hommes tués et 23 désertent lors de la relâche. Il complète son équipage par 16 étrangers qui ne sont pas déclarés. Le corsaire doit payer une amende de 1 248 l-t et des frais de voyage pour son capitaine afin de régulariser cette situation. Le 16 novembre, il dirige la seconde croisière du même corsaire. Il est capturé le 9 décembre 1780, dans la Manche, par un vaisseau et une frégate anglais et mené à Southampton. Le 6 juin 1781, il commande enfin le *Boullongne* de 165 tx, de Dunkerque, armé par Colleville et Reverdun du Havre, qui monte 75 hommes et 26 canons. Il fait une prise et une rançon pour 1 200 guinées. Mais il est capturé en 1781 par la *Prudente*. Il reçoit une épée d'honneur en récompense de sa brillante carrière. Après cette guerre, Cottin reprend du service dans la marine marchande, notamment comme capitaine de la *Vénus* du Havre, appartenant à Baudry et Noulongin, allant à Port-au-Prince (1785).

Olivier Corre

☛ DUCASSOU, *LE HAVRE*

COURAYE DU PARC LÉONOR (15 mars 1719, Granville-24 juin 1754, Granville)

Léonor Couraye du Parc est issu d'une famille dont la notoriété est déjà bien établie dans le milieu maritime de Granville, comme en fait preuve son baptême solennel sept ans plus tard par l'évêque de Coutances. Ses deux grands-pères, Jacques Couraye du Parc et François Le Virais, après avoir servi pendant la guerre de la Ligue d'Augsbourg comme capitaines de corsaires armés à Granville ou à Saint-Malo, se sont ensuite consacrés à l'armement de leurs navires. Son père, Thomas, également capitaine d'un corsaire granvillais pendant la guerre de Succession d'Espagne a fait de 1706 à 1709 le grand voyage dans les mers du Sud comme officier sur un navire de Saint-Malo, puis est devenu à son tour l'un des plus importants armateurs de son époque. Exceptionnellement, Léonor Couraye du Parc ne reçoit pas à son adolescence la formation habituelle des fils

de familles granvillaises, traditionnellement embarqués sur les terre-neuviers dès l'âge de 12 ou 13 ans. Toute son éducation est dirigée pour en faire directement un négociant. Dès la mort de son père, il seconde sa mère Françoise Le Virais qui, par testament, a succédé à son mari à la tête de la maison d'armement et continue d'envoyer plusieurs morutiers à Gaspé. Il a 25 ans lorsqu'éclate, le 15 mars 1744, la guerre de Succession d'Autriche. Il prend alors la direction des affaires familiales et devient le second armateur de Granville à s'engager dans la course en transformant aussitôt l'un de ses morutiers le *Comte-de-Thorigny* en corsaire baptisé dorénavant le *Charles-Grenot* (100 tx, 18 canons). De juillet 1744 à avril 1745, en deux croisières, commandées successivement par Jacques Clément des Nos et par Julien Deshayes, le *Charles-Grenot* réalise cinq belles prises, avant d'être surpris par la tempête, drossé sur la côte bretonne, et de sombrer sur les rochers. Toutefois les succès du corsaire ont donné une impulsion telle à Granville, que d'autres armateurs du port normand s'engagent dans la lutte contre l'ennemi en se lançant dans la construction de plusieurs nouveaux corsaires de plus fort tonnage qu'ils arment en guerre. Léonor Couraye du Parc, avec courage, remet en chantier un second corsaire *le Grand-Grenot* beaucoup plus grand et fort (300 tx et 40 canons) que le précédent et le confie à son beau-frère Michel Clément-Desmaisons. Au cours de la croisière, menée avec beaucoup de hardiesse, de février à juillet 1746, douze navires sont capturés, mais le *Grand-Grenot*, poussé par les courants sur des moulières, s'échoue à l'entrée du port de Granville et ne peut être réparé. Pour la seconde fois, avec tenacité, Léonor Couraye du Parc relance la construction d'un troisième corsaire, l'*Aimable-Grenot* de même force que le précédent, et dans tout le pays, sont émises des actions pour le financement de la course. Sa réputation d'armateur « des plus entreprenants » est de mieux en mieux établie. Son efficacité est telle, que le nouveau corsaire, construit dans les chantiers de la famille sur les grèves de Granville, est prêt dès janvier 1747. L'*Aimable-Grenot*, au cours de deux très belles croisières, de mars 1747 à la fin de la guerre, sous les commandements de Pierre La Houssaye puis de Joseph Hugon du Prey, fait au total dix-huit prises. Dans le même temps, en novembre 1747 est aussi armé en course un quatrième navire le *Comte de Noailles* (210 tx, 22 canons), ancien corsaire de Ciboure, repris aux Anglais par l'*Aimable Grenot* en avril précédent et racheté par l'armateur. Sous le commandement de René Perrée de Grandpièce, le *Comte de Noailles* réussit la capture d'un navire hollandais avant d'être à son tour obligé de se rendre, en février 1748. Pendant la guerre, en 1747, Léonor Couraye du Parc envoie aussi aux Antilles la *Suzanne* (160 tx) tombée aux mains des Anglais. La paix retrouvée, il reprend ses armements à la pêche morutière envoyant à Terre-neuve chaque année une demi-douzaine de navires. Mais surtout, il cherche à utiliser son gros navire de près de 400 tx, le glorieux corsaire l'*Aimable Grenot*, pour le commerce international et dans ce but crée la « Société de l'*Aimable-Grenot* pour Cadix ». Le 19 mai 1749, alors qu'il s'apprête à quitter Saint-Malo chargé de toiles pour l'Espagne, le navire s'échoue tragiquement sur les roches des Ouvras à la sortie du port breton. Son épave a été retrouvée en 2001 et a fait pendant les années suivantes l'objet de fouilles très productives et riches d'enseignement, de la part des archéologues sous-marins du Département des Recherches Archéologiques Subaquatiques et Sous-Marines (DRASSM). Mort à l'âge de 35 ans, Léonor Couraye du Parc a laissé malgré sa jeunesse une réputation des mieux établies dans tout le pays grâce à son dynamisme et son esprit d'entreprise. C'est ce qui apparaît dans le dossier d'anoblissement constitué en 1777 par son fils François-Léonor. Il y est en effet fait état des services rendus à la Marine et à tout le pays par lui-même et sa famille depuis plusieurs générations, et surtout par son père pendant cette guerre de Succession d'Autriche : on y rappelle le produit net de la trentaine de

prises faites sur les ennemis de l'État par les corsaires armés pendant la guerre qui « ont enrichi son pays de près de trois millions aux dépens de l'ennemi dans l'espace de quatre ans […]. Qu'aucun de ses concitoyens n'a fait autant d'entreprises que le père du suppliant. Aucun négociant du royaume n'a encore égalé ses armements en guerre. Il n'est jamais sorti d'aucun port de France pour le compte du particulier deux frégates de 40 pièces de canons chacune, telles que le *Grand [-Grenot]* et l'*Aimable Grenot* […]. » Et l'intendant de Caen, M. Esmangart, appuyant cette demande, ajoute qu'il « s'est distingué par son activité, son zèle et son patriotisme. L'exemple de ce négociant a excité une émulation utile parmi ceux de Granville et l'on doit en quelques sorte à ses efforts et à ses succès la majeure partie des armements qui ont été opposés à l'ennemi à cette époque ». Reconnaissant ainsi officiellement le rôle éminent joué par son père dans la guerre de course, François-Léonor Couraye du Parc, qui cumule alors à Granville les fonctions de maire, de subdélégué de l'intendant, de vicomte et de lieutenant de police est anobli par lettres patentes du 22 mai 1778. Il seconde dans le même temps sa mère, veuve de Léonor, qui selon la tradition granvillaise a repris les rênes de la maison d'armement. Pendant la guerre de Sept Ans, à l'exemple de leur mari et père, douze ans plus tôt, ils arment en course à Granville l'un de leurs morutiers le *Grand-Gédéon* – 250 tx et 20 canons – qui à l'automne 1756, subit un très violent combat contre un ennemi de force supérieure au cours duquel son capitaine, Robert Crublet, est tué.

Anne Cahierre

☛ *Cadix*, *Ciboure*, *Granville*, Hugon, *Saint-Malo*

Courserac Pierre Aubert, chevalier de (1671-1712)

Pierre est originaire de l'Angoumois, les Courserac, ancrés dans le diocèse de Saintes, possèdent la terre de Bardon en Saintonge. Entré, sur proposition du Roi, à l'académie d'Indret, établissement destiné à préparer des gentilshommes nouveaux convertis au métier d'officier de vaisseau, Pierre devient garde de la Marine (1687) avant d'être promu enseigne (1692) puis lieutenant de vaisseau au département de Brest (1703). Les détails de sa carrière lors de la guerre de la Ligue d'Augsbourg manquent. En revanche, il est second sur le vaisseau l'*Éclatant* de 66 canons en 1703. À en croire Duguay-Trouin qui commande en chef, Courserac joue un rôle inappréciable lorsque ce vaisseau est amené à combattre successivement trois Hollandais à la hauteur des Orcades pour permettre au reste de l'escadre de s'échapper. En 1705-1706, lors de la campagne de Le Moyne d'Iberville aux Antilles, il est embarqué sur le *Glorieux* (66 canons) commandé par le capitaine de vaisseau de Chavagnac. Au retour à Brest, le courrier qu'il adresse à la Cour ainsi que le rapport de Nangis, lieutenant de vaisseau commandant la *Nymphe*, ne sont pas étrangers aux accusations de trafics et pillages portées contre feu d'Iberville et Chavagnac, qui auraient ainsi formellement désobéi aux ordres du Roi concernant le fret entre les Amériques et l'Europe. En 1707, le Roi envisage de lui confier l'*Embuscade* (32 canons) pour renforcer l'armement que les Trouin préparent à Brest mais Duguay-Trouin, qui le tient en très haute estime, préfère lui donner le commandement du *Jason* (54 canons) construit à Brest trois ans plus tôt, sur l'initiative des Trouin auxquels il est prêté au cinquième. Courserac participe brillamment à l'engagement conduit de conserve avec Forbin, pendant lequel il aborde le *Chester* de 50 canons, fait d'armes récompensé par le grade de capitaine de frégate légère. Pierre fait partie « des braves officiers qui m'avaient si bien secondé » et dont le Malouin a obtenu la promotion. En 1708, Duguay-Trouin lui confie l'*Achille* de 64 canons, de nouveau le *Jason* puis la *Dauphine* en 1709. Cette dernière a été bâtie au Havre en 1706, sur l'initiative de Gouyon de Miniac, lieutenant de vaisseau, à qui elle a été prêtée au cinquième pendant trois ans. Pierre de Courserac reçoit enfin le *Magnanime* de 72 canons. C'est à bord de ce dernier qu'il

fait voile sur Rio de Janeiro en 1711. C'est lui qui, du fait des connaissances qu'il a sur l'entrée de la baie, entre le premier : « M. le chevalier de Courserac s'acquit une gloire distinguée dans cette action, par sa bonne manœuvre et par la fierté avec laquelle il nous fraya le chemin, étant exposé au premier feu de toutes les batteries ». Il s'agit des 48 canons du fort de Saint-Jean d'un côté et des 48 canons du fort de Sainte-Croix de l'autre, le passage étant suffisamment étroit pour être à portée de fusil des forts. Des 3 700 hommes débarqués, Pierre commande l'arrière-garde. Avec sa brigade, il occupe la montagne des Jésuites et reçoit la garde de tous les forts s'y trouvant. Dans la seconde quinzaine du mois de janvier 1712, sur le chemin du retour, le *Magnanime* et le *Fidèle* (58 canons), commandés par La Moinerie Miniac, corsaire malouin, sont séparés du reste de la force par le gros temps et disparaissent dans la tempête au large des Açores, entraînant la perte de plus de 1 100 hommes et de 600 000 l-t en or et argent, part du butin qui leur avait été confiée. À propos de Courserac, Duguay-Trouin écrira dans ses mémoires regretter infiniment son « fidèle compagnon d'armes, qui m'a secondé dans toutes mes expéditions avec une valeur peu commune, et qui, dans la dernière, s'était acquis une gloire très distinguée. La tendre estime qui nous unissait depuis longtemps, et qui n'a jamais été traversée par un moment de froideur, m'a fait ressentir sa perte aussi vivement que celle de mes frères ».

Malgré leur différence d'âge, Pierre et Charles, son frère aîné, suivent initialement la même carrière : ils entrent ensemble à l'académie d'Indret, deviennent gardes de la Marine la même année, sont promus en même temps enseigne puis lieutenant de vaisseau. Pierre prend alors le pas sur son frère qui n'est promu capitaine de frégate légère qu'en 1712 et en remplacement de son frère. Pendant la seconde partie de la guerre de Succession d'Espagne, Charles embarque en même temps que son frère sous Duguay-Trouin qui, pour les distinguer, l'appelle « le chevalier de Courserac, l'aîné ». En 1708 et 1709, il commande l'*Amazone* de 40 canons qui vient de sortir des chantiers brestois sur l'initiative des Trouin. Il enlève « cinq bons vaisseaux chargés de tabac » dont deux sont menés à Saint-Malo. Il passe ensuite sur le *Jason*, sur lequel il relève son frère, en 1709 et 1710. Marié à Marie-Anne de Longueville, fille d'un capitaine de vaisseau, en juillet 1710, il reçoit la croix de Saint-Louis en 1715 et meurt à Brest le 30 juillet 1724 laissant des enfants qui seront tous liés à la noblesse de province des vaisseaux du Roi : Denis qui finira capitaine de vaisseau et brigadier des armées navales, François qui sera chef d'escadre *ad honores* et Thérèse-Henriette qui épousera François-Félix des Bordes de Folligny, lieutenant général des armées navales. Ces carrières, très brèves, s'inscrivent dans le service des Trouin. Les Courserac font partie de ces grands seconds qui ont permis à René Duguay-Trouin de briller sur mer.

Philippe Hrodej et Jean-Yves Nerzic

☛ *Brest*, Duguay-Trouin, Forbin-Gardanne, Iberville, Miniac de la Moinerie, *Saint-Malo*, Trouin

Coxon John (?-ap. 1695)

C'est, après Henry Morgan, le plus célèbre flibustier de la Jamaïque. Il commence en 1669 sa longue carrière avec les coupeurs de bois de Campêche. Modyford, gouverneur de la Jamaïque, le mentionne en octobre 1670 comme l'un des douze capitaines qui sont occupés au commerce du bois de teinture (*logwood*). En mai 1676, il est à la côte sud de Saint-Domingue en compagnie des capitaines Grenezé (ou Amont), Le Gascon, Michel (ou Andresson) et Lebreton, attendant l'arrivée du marquis de Maintenon pour attaquer Maracaïbo. Il servira encore sous les ordres du marquis l'année suivante à l'île de La Margarita, à Nueva Valencia et à Santa Marta où il capture le gouverneur et l'évêque. On sait qu'il ramène suffisamment d'indigo au Port Royal pour faire baisser de façon significative le cours de la précieuse plante tinctoriale. Il bénéficie à l'époque d'une première amnistie. Ses principaux exploits sont la prise des maga-

sins du Guatemala (novembre 1679) et celle de Porto Bello (février 1680). Pour cette dernière entreprise, il commande une force de six navires (capitaines Essex, Allison, Sharpe et les Français La Sound, alias Bernanos, et Roze) avec plus de 300 hommes. S'ils ne peuvent s'emparer de la forteresse, les Frères de la côte pillent la ville, de quoi procurer à chacun 40 £, soit l'équivalent de plus de 100 pièces de huit. Coxon bénéficie à l'évidence d'une totale impunité de la part des autorités. D'une part, si sa commission est française, il arme et écoule son butin au Port Royal. Ensuite, propriétaire en partie de son navire, ses associés sont un marchand de Port Royal Roger Pemberton et Robert Byndloss, beau-frère de Morgan, membre du Conseil de la Jamaïque et agent de Pouancey, gouverneur de Saint-Domingue. De là à dire qu'il agit par la suite comme l'œil des autorités jamaïcaines sur les événements à suivre… La même année, après avoir pillé la cité de Santa Maria (de Darien) sans gros profit, il participe à une première expédition en mer du Sud, traversant l'isthme de Panama en compagnie des capitaines Sawkins, Sharpe, Peter Harris et de 330 flibustiers (avril 1680). Mais après la bataille de l'île Perico contre trois navires espagnols, il est accusé de lâcheté. Une entente peu cordiale avec Sawkins, élu général, et la mort de Harris font le reste. Il décide de rebrousser chemin avec 70 de ses partisans (mai 1680). Traqué devant la Jamaïque par le *HMS Hunter*, il doit s'éloigner plusieurs mois, durant lesquels il croise contre les Espagnols. Il présente sa deuxième soumission aux autorités de la Jamaïque à la fin de 1681, après avoir obtenu un pardon du gouvernement de Henry Morgan en vertu d'une clause de la loi locale visant à supprimer la flibuste. Le gouverneur Thomas Lynch, pour l'assagir, lui confie le convoiement d'un négrier pour Cuba où il perçoit le paiement en argent de la cargaison. Il reçoit encore l'ordre de chasser les forbans, de quoi être tenté. Il se rend également aux Bahamas pour piller l'épave de la *Maravillas*. Le gouverneur des lieux, Robert Clarke, lui donne une commission pour se défendre contre les agressions des Espagnols. Fort de cette permission, il renoue avec la course quelques mois plus tard, pillant des établissements espagnols au Yucatan et au Honduras, en association avec les capitaines Sharpe et Yankey. Un rapport émanant de capitaines marchands français fait état de plus de quarante bâtiments incendiés par les Anglais et les Français entre le Costa Rica et les Sambres. Coxon arrêté, le gouverneur Molesworth tente de le faire juger à Spanish Town, escomptant la sévérité du jury, uniquement composé de planteurs. Sans doute averti, Coxon qui bénéficie à Port Royal de complicités s'évade aisément de prison (mai 1686) et se réfugie parmi les coupeurs de bois de Campêche. Un mandat d'arrestation est émis à nouveau à son encontre en novembre, mais une amnistie générale est prononcée en 1687. Le 8 novembre 1688, son équipage de 80 Anglais, 5 Flamands et 3 Français vient se soumettre à l'Île-à-Vache avec une barque longue nommée *El Dorado*. Le prudent Coxon a préféré se retirer à la Jamaïque où il est marié. Il n'est pourtant pas définitivement rangé des carrosses, et durant la guerre suivante, le vieux corsaire est utilisé comme pilote, corsaire ou négociateur auprès des Domingois. Il mène une telle mission en mai 1691 et une autre en juin 1695, où il est envoyé avec le capitaine Jacob pour entamer des pourparlers avec leur vieille relation, Laurent de Graffe. Il aurait fini ses jours au Honduras parmi les Indiens Mosquitos.

Jacques Gasser et Philippe Hrodej

☛ AMONT, ANDRESSON, BERNANOS, FLIBUSTIERS, FRÈRES DE LA CÔTE, GRAFFE, LYNCH, MAINTENON, MODYFORD, MOLESWORTH, MORGAN, NEPVEU DE POUANCEY, *PORT ROYAL*, SAWKINS, SHARPE, YANKEY

CRABBE JOHN (?, Muiden-1352)

La carrière de John Crabbe, Flamand natif des environs de l'embouchure du Zwin, nous est connue grâce aux archives des chancelleries royales et princières de l'Europe du Nord-Ouest dans la première moitié du XIVe siècle. Sa fortune et son ascension sociale doivent

être reliées à la multiplicité de ses activités – commerce, piraterie et course mélangés – survenues dans un contexte d'intenses rivalités politiques entre lesquelles il sait louvoyer, passant du service des uns à celui des autres, tout en évitant les potences qui menacent de mettre un terme à ses entreprises.

John Crabbe est pour la première fois mentionné vers 1305 pour la prise du *Waardebourc* au large de La Rochelle. Ce navire appartenait à un marchand de Dordrecht qui perd là les 160 tonneaux de vins embarqués tandis que le navire est brûlé et l'équipage rançonné. La perte est estimée à 2000 l-t et elle justifie un regain de tension entre les Flandres et la Hollande. Robert de Flandre protége si bien John Crabbe que celui-ci ne semble pas alors être inquiété. En 1310, il est de nouveau signalé au large de Douvres où, embarqué comme maître sur le *De la Mue*, il capture une cargaison de parures et de métaux précieux d'une valeur de 2000 £ Cette fois, une réaction ferme du roi d'Angleterre contraint John Crabbe à se faire oublier et à fuir les Flandres pour s'établir chez les adversaires de ses victimes, à Aberdeen, en Écosse. Dès l'année suivante, il poursuit ses activités pirates le long des côtes anglaises tout en continuant à liquider ses butins sur les marchés flamands. La responsabilité de ces derniers ne faisant que peu de doutes dans le réveil de la piraterie sur les côtes orientales du royaume, le roi d'Angleterre mobilise ses forces navales et fait expulser les Flamands d'Angleterre en 1315. Toutefois, la grande famine qui sévit cette année-là autorise John Crabbe à revenir en Flandre où il sert le comte en le ravitaillant grâce à ses prises réalisées au large de Dieppe, ou encore sur le trafic de vin de Bordeaux qui fait bel effet à la cour. Néanmoins, les violences commises par Crabbe le contraignent une nouvelle fois à l'exil dans la ville écossaise de Berwick. Poursuivi pour des homicides commis lors de ses pillages, il s'extrait une nouvelle fois de la vindicte du roi d'Angleterre et obtient la protection d'une royauté adverse. Cet exil lui permet alors d'accabler le commerce anglais à la grande satisfaction du roi d'Écosse qu'il approvisionne grâce à ses butins. En 1332, mobilisé lors du conflit qui oppose l'Écosse et l'Angleterre, il arme une flotte de navires flamands en guerre, laquelle est vaincue par les navires anglais dans le Firth of Tay. À ce désastre s'ajoute sa capture, quelques semaines après. Alors que son exécution paraît inévitable, John Crabbe a l'audace de faire parvenir une offre de service à la cour d'Angleterre en échange de sa vie et du paiement de sa rançon. Elle est relevée et notre homme tient sa promesse en livrant Berwick à son nouveau protecteur. Ce revers d'obédience spectaculaire provoque la colère des Écossais et la satisfaction du roi d'Angleterre. John Crabbe obtient la grâce pour ses crimes et se révèle très utile aux opérations militaires, si bien qu'il est récompensé par des rentes, des titres et des possessions. La faveur du roi d'Angleterre souligne alors l'importance de ce ralliement pour les intérêts anglais. Dans les années qui suivent, il est commissionné pour un grand nombre d'opérations musclées qu'il mène avec succès. Mobilisé par Édouard III en 1340, il est présent à la bataille de l'Écluse qui voit le désastre des forces navales françaises et marque un tournant de la guerre de Cent Ans. Il participe également au siège de Calais en 1346. Devenu châtelain, il ne quittera plus le service du roi d'Angleterre jusqu'à sa mort vers 1352.

La vie du Flamand John Crabbe illustre une piraterie de la première moitié du XIVe siècle qui, par le truchement des rivalités des souverainetés sises sur les rivages des mers du Nord-Ouest de l'Europe, parvient à assurer l'ascension sociale de ses meneurs. Mélangeant course, piraterie et commerce, elle s'associe aux violences et aux revers d'obédiences mais cette criminalité ne l'a jamais emporté sur l'intérêt que les comtes et les rois avaient à se rallier ces hommes. Trop utile aux princes, John Crabbe traverse donc toutes les conjonctures politiques et démontre l'attractivité des armements privés dans les conflits souverains du début de la guerre de Cent Ans, jusqu'à assurer son ascension personnelle.

Pierre Prétou

☛ *Bordeaux, La Rochelle*

CREDO WILLEM (1663-1733, Veere [Pays-Bas])

Willem Credo est originaire de la ville de Veere, port zélandais qui a connu un âge d'or à la fin du Moyen-Âge grâce à son commerce avec l'Angleterre et la Baltique. Un an après sa mort, survenue en 1733, paraît un livre écrit par son gendre, le prédicateur Gérard Bacot (1684 – 1735) qui avait épousé sa fille Pauline. Ce livre constitue certes une source sur les exploits de ce corsaire, mais semble mêler des événements historiques avec des faits qui le sont beaucoup moins, et contribue à développer une mythologie autour du personnage. Selon Gérard Bacot, Credo aurait reçu la visite à Alphen en 1717 du tsar Pierre le Grand qui aurait voulu le recruter et lui aurait proposé le grade de chef d'escadre dans la marine russe. Les documents sur la visite du tsar aux Provinces-Unies ne mentionnent pas cet épisode. Une autre histoire concerne sa rencontre avec un navire de guerre français. Selon son gendre, Louis XIV aurait ordonné l'armement express d'un navire de 60 canons sous le commandement du capitaine Laigle afin de le capturer mort ou vif, avec une prime de 20 000 l-t. Laigle aurait rencontré Credo et au lieu d'un combat, celui-ci l'aurait salué avec un verre de vin à la main. Chose difficile à vérifier. Laigle a capturé seize Hollandais entre 1708 et 1711, dont trois corsaires de Flessingue, autant de Middlebourg et au moins deux bâtiments armés en guerre d'Amsterdam. Le seul pouvant correspondre serait la *Perle Neuve*, capturée le 27 avril 1708 à la hauteur du cap de Gatte et dont l'équipage est débarqué à Carthagène tandis que la coque est menée à Marseille – c'est le nom du second qui apparaît. En dehors de cet ouvrage, les autres sources sur ce personnage proviennent des journaux, notamment l'*Amsterdamsche Courant*, et d'un récit publié dans le magazine l'*Amsterdamsche Mercuuren* de Jan van Gijsen.

Il n'y a pas d'élément sur les débuts de sa carrière, sans doute parce que celle-ci n'a rien d'exceptionnel. Il a dû commencer à naviguer au commerce ou à la pêche. Cette opinion est confortée par sa connaissance des mers lointaines. Entre 1700 et 1702, Willem Credo effectue plusieurs voyages de traite en contrebande, entre la côte africaine et l'île de Saint-Eustache. Mais il est surtout connu pour ses activités de corsaire. Gérard Bacot indique qu'il a effectué près de ceux cents prises entre 1689 et 1713, pour une valeur cumulée estimée à plus de 3,5 millions de fl. Les documents comptables ne signalent que vingt-huit prises valant 326 871 fl entre 1689 et 1698 (année de la dernière prise) et quatre-vingt-dix-sept pour la période 1702-1713 rapportant plus de 2 millions de fl. La différence entre les deux chiffres peut provenir des rançons mais aussi de captures non enregistrées ou bien vendues illégalement, comme il le fit à des Maltais. Durant la guerre de la Ligue d'Augsbourg, il capture au moins cinq corsaires, la plupart de Dunkerque.

C'est un solitaire, agissant de préférence en mer du Nord, dans la Manche, dans l'océan Atlantique et en Méditerranée jusqu'en Crête. Il lui arrive cependant de chasser en compagnie d'autres compères; notamment au cours de la Ligue d'Augsbourg avec Daniel Propheet et Geleyn Ockerman, le corsaire qui réalise le plus de prises au cours de ce conflit. Willem Credo est fidèle à ses armateurs: les frères Sautijn et Hermannus van de Putte entre 1689-1698; Jan Walrand Sandra dans l'autre conflit. Ses navires sont l'*Hannibal*, le *Walcheren* et le *Koning William* entre 1692 et 1698. Willem Credo agit à bord du *Peerl* – appelé aussi *Kleine Peerl* – navire portant 40 canons et 250 hommes, de nouveau armé en course de 1702 à 1707 sous Credo, puis sous un autre capitaine en 1708, avant d'être vendu. Credo est entre temps passé sur un bâtiment plus imposant. Il dirige jusqu'en 1713 le *Groote Peerl*, fort de 52 canons et 350 hommes; construit en 1706 c'est l'un des premiers navires corsaires dont la coque est recouverte de cuivre et qui sera racheté en 1716 par la marine russe. Ces deux navires sont armés par Jan Walrand Sandra. Willem Credo n'est pas le seul de sa famille à agir en tant que corsaire. Si Jan

Credo est actif au cours de la guerre de la Ligue d'Augsbourg, les historiens ne sont pas d'accord sur les liens familiaux qui l'unissent à Willem : pour Verhees van Meer, Jan est le fils de Willem, pour Francke c'est son frère. Jan, qui avait servi la *WIC*, réalise au cours de la guerre de la ligue d'Augsbourg onze prises pour les frères Sautijn. La paix revenue, il est engagé comme pilote par la *VOC* mais meurt peu de temps avant le début de la guerre de Succession d'Espagne.

Roberto Barazzutti

☛ *Carthagène*, Laigle, *Flessingue*, *Marseille*, Putte, Sandra, Sautijn, *WIC*, *VOC*

Crijnssen Abraham (?, Flessingue ou Zierikzee-1669)

Si Abraham Crijnssen – Querijnsen dans certains documents – est capitaine dans l'amirauté de Zélande en 1665, des doutes subsistent sur la carrière qu'il a menée auparavant. Il existe ainsi un Abraham Crijnssen qui commande les navires *Samson* et *Vlissingen* des célèbres frères armateurs Adriaan et Cornelis Lampsins. Ces navires font partie des douze corsaires qu'ils arment durant cette période. Il est encore corsaire en 1633-1634 pour ces mêmes armateurs. Aucune trace des prises n'a été trouvée dans les inventaires de la chambre des comptes de Zélande. Quels ont été ses emplois par la suite durant trente ans ? Nombre d'archives de la Marine et de Zélande ont disparu dans l'incendie de 1844 ou lors de la Seconde Guerre mondiale. Doeke Roos souligne l'existence d'une tombe d'un Abraham Crinsen capitaine, mort en 1650. Il est possible alors qu'il soit le père de notre marin et que ce soit lui qui ait servi comme corsaire.

En tout cas, Abraham Crijnssen, capitaine en 1665 après avoir servi sous Adriaen Banckert, dirige la frégate *Zeelandia*, lors des batailles du 11-14 juin 1666 et du 4-5 août 1666. À l'initiative de l'État de Zélande, et notamment de son pensionnaire Pieter de Huybert, Crijnsen se trouve à la tête d'une escadre de trois frégates, un jacht, un snow, une hourque et une flûte portant 120 canons, 700 marins et 225 soldats. Après avoir quitté Veere le 30 décembre 1666, il se dirige vers les côtes barbaresques pour arriver, le 25 février 1667, devant le fort anglais de Willoughby sur la rivière Surinam. Deux jours plus tard, il s'empare de la place après un bombardement et capture un navire anglais. Toute la colonie guyanaise se rend début mars. Crijnssen renvoie la flûte chargée de sucre et organise l'installation hollandaise en utilisant pour travailler dans les plantations les 270 esclaves qui se trouvaient à bord d'un navire de traite anglais capturé par une frégate de son escadre. Crijnsen reçoit le renfort de deux navires envoyés par l'amirauté de Zélande et poursuit sa mission : récupérer les colonies hollandaises qui auraient été prises par les Anglais. Au cours du mois d'avril, il consolide les territoires de Berbice, Essequibo et Pomeroon, laissant des armes et des hommes. Il se dirige alors vers Tabago (actuellement Tobago) qu'il atteint le 26 avril et apprend que les Français se sont emparés du fort établi par les Anglais. Il quitte l'île le 4 mai après y avoir laissé une garnison. Il croise à la hauteur de la Guadeloupe mais, en arrivant à la Martinique, il est informé par les Français de la présence d'une escadre anglaise de quatorze navires. Celle ci vient d'effectuer quatre prises dont trois hollandaises, parmi lesquelles un corsaire. Les gouverneurs Lefebvre de la Barre, Clodoré et De Lion joignent leurs forces à celles des Hollandais soit seize navires et 270 canons de toutes sortes avec plus de 1 100 hommes. Le 20 mai, ils rencontrent la flotte anglaise dirigée par Berry. Le combat est confus et bref. Les Anglais perdent près de 80 hommes et trois navires contre 20 hommes hors de combat du côté des Franco-Hollandais. Crijnssen se dirige par la suite vers la Virginie et se trouve le 11 juin 1667 à l'embouchure de la rivière James. En moins de dix jours, il capture un navire de guerre et dix-sept (ou vingt-six) navires marchands chargés de tabac. Ces captures ont été facilitées par la ruse – usage du drapeau anglais – mais aussi par la faiblesse morale

et numérique des équipages britanniques. Il s'en retourne avec onze prises ayant détruit les autres navires par manque d'hommes pour les mener. Le 25 août, il atteint la Zélande où il reçoit une chaîne en or en récompense de son action. Le 4 février 1668, Crijnssen repart avec deux frégates et une flûte à destination de Surinam que les Anglais viennent de reprendre (octobre 1667). La Paix de Breda ayant accordé ce territoire aux Hollandais, il fait appliquer la résolution sur place.

À la même période, un autre Crijnssen est relevé parmi les corsaires sans que l'on connaisse le lien qui l'unit ou non à Abraham. Est-ce un frère, un fils ou un cousin ? Antheunis Crijnsen ramène une flûte française qui est vendue à Flessingue le 20 décembre 1672 et une flûte anglaise, capturée avec trois autres corsaires, vendue le 18 mai 1674.

Lors des guerres suivantes un autre corsaire, avec ce même patronyme, se distingue davantage encore. Il s'agit d'un certain Cornelis Crijnssen Vlamink qui effectue, au cours de la guerre de la Ligue d'Augsbourg, vingt-neuf prises pour un montant de 242 800 fl. Avec un tel nombre de captures, il fait partie des douze capitaines corsaires zélandais ayant eu le plus de succès au cours de ce conflit. Il ne saurait cependant être confondu avec Abraham, mort à Paramaribo, le 1er février 1669.

Roberto Barazzutti

☛ BANCKERT, BARBARESQUES, *GUADELOUPE*, *FLESSINGUE*, LAMPSINS

CULLIFORD ROBERT (v. 1666, East Loe-ap. 1702)

Robert Culliford ou Collover est né en Cornouaille anglaise. Avec les fameux William Kidd et Samuel Burgess, il s'est évadé en février 1688 de l'Île-à-Vache avec la frégate *Sainte Rose* commandée par le capitaine Jean Charpin. Les mêmes enlèvent à nouveau, dans la rade de Saint-Christophe, la frégate, qu'ils renomment le *Blessed William*. Le commandement est donné au capitaine Kidd. Mais quelques mois plus tard, profitant de ce que William Kidd est à terre, Robert Culliford et Samuel Burgess choisissent un nouveau leader pour aller vers l'océan Indien (février 1690). Avant de se lancer, le nouveau capitaine, William Mason, gagne New York d'où il part en course, s'emparant de morutiers français devant le Port-Royal de l'Acadie et à l'embouchure du Saint-Laurent. En décembre, ils font route avec l'une de leurs prises, l'*Union* de La Rochelle, renommée le *Jacob*, en l'honneur de leur protecteur, le gouverneur de New York, Jacob Leister. Madagascar est atteinte en décembre 1690. Au début de l'année 1692, Culliford et 19 autres membres d'équipage tombent dans un traquenard sur les côtes de l'Inde près de Diu. Culliford passe plusieurs années dans les geôles indiennes avant d'être libéré par la Compagnie anglaise des Indes orientales (*EIC*) qui le prend alors à son service. Peu reconnaissant, il subtilise à la compagnie la caïche le *Josiah* (juin 1696), mais l'équipage capturé reprend le contrôle du bâtiment. Culliford est dégradé aux îles Nicobar, avant d'être récupéré par Ralph Stout, capitaine d'un autre navire de la Compagnie, la *Mocha* (350 tx et 36 canons). Élu capitaine de la *Mocha* par ses 115 hommes après la mort de Stout, il combat, en juillet 1697, dans le détroit de Malacca, le vaisseau la *Dorrill* qui fait route vers la Chine ; son capitaine, William Willock, qui sera retenu prisonnier près d'un an, a laissé un journal. Le grand mât durement touché, Culliford est obligé de réparer à l'île Sainte-Marie où il retrouve Kidd à qui il débauche 96 hommes. Il s'éloigne de Madagascar et, le 18 juin 1698, capture à l'île d'Anjouan le vaisseau le *Saint-Jean* (capitaine Delille) appartenant à la Compagnie française des Indes orientales. Aux dires de ces Messieurs, avec les 11 000 pièces de huit, le vin et les eaux-de-vie, les pertes vont à 44 000 l-t. Dick Chivers (ou Sievers) sur le *Soldado* et Wheeler sur le *Pélican* rejoignent sa compagnie. Le 3 octobre, c'est l'apothéose au large de Surate avec la prise d'un vaisseau du Grand Moghol

The Great Mohammed contenant un fabuleux trésor: 40000 roupies d'or, 1000 onces de poudre d'or et 250000 piastres. Le butin est estimé à 130000 £. Laissant à Chivers le navire moghol, Culliford a l'heureuse intuition d'accepter le pardon royal. Selon une autre version, quatre vaisseaux de guerre de Barry Clifford lui forcent la main. Il accepte de regagner l'Angleterre en août 1699. Embarqué à l'île de Sainte-Hélène sur le *Sidney* (capitaine Whitwell), il est arrêté à son arrivée à Londres et jugé. Il échappe à la pendaison parce que son témoignage est nécessaire dans le procès qui va s'ouvrir pour Kidd. Il témoigne à celui de Samuel Burgess et est finalement libéré en août 1702. On dit qu'il aurait par la suite servi dans la *Royal Navy* sous un nom d'emprunt.

Jacques Gasser

☛ Burgess, Kidd, *Londres*, *Malacca*, *New York*, *Port-Royal*, *Madagascar*, Sievers

Cumberland : voir **Clifford**

Cunat Charles-Marie (20 mai 1789, Saint-Malo-21 février 1862, Saint-Malo)

Cunat embarque en qualité de volontaire *ad honores* en novembre 1804 à Saint-Malo, sur le corsaire *Napoléon*, à destination de l'Île de France. Il y parvient après avoir participé à deux combats contre des navires britanniques et être passé sur la prise *Hercule*. Il en repart en août 1806 sur le corsaire les *Deux sœurs*, commandé par Dejean, et celui-ci, après avoir livré au moins trois combats victorieux, est capturé le 7 janvier 1807. Cunat s'évade de prison et rejoint l'Île de France à bord d'un neutre, en juin de la même année. Il s'embarque au mois de juillet sur l'*Adèle* en qualité d'officier sous le commandement du capitaine Moulin, participe à la prise de trois bâtiments ennemis et passe au mois de décembre sur la prise la *Charlotte*. Contraint de relâcher dans le comptoir danois de Tranquebar, il vend le bâtiment et la cargaison avant d'être fait prisonnier par les Britanniques lorsque ceux-ci s'emparent de la ville, en février 1808.

Rentré à l'Île de France en novembre 1809 sur le cartel *Hope*, à l'occasion d'un échange de prisonniers, il passe en février 1810 sur la frégate de guerre la *Minerve* sur laquelle il sert comme aspirant sous le commandement de Pierre Bouvet. Il participe avec ce bâtiment au combat du Grand-Port en août 1810 lors duquel il est blessé. Après la prise de l'Île de France par les Anglais, à la fin de la même année, il rentre en France sur un cartel et sert en 1812 à Brest sur la *Clorinde*, toujours sous les ordres de Bouvet, avant de participer, avec le grade d'enseigne de vaisseau, à la défense d'Anvers au cours de laquelle il est à nouveau blessé. En 1814, il épouse sa cousine Jenny Frapier, fille d'un propriétaire de l'Île de France. Mis à la retraite de la Marine de l'État en 1817 en raison de ses blessures, il revient à l'Île de France, où il arme un bâtiment avec lequel il navigue au commerce dans l'océan Indien. Il se fixe définitivement à Saint-Malo en 1835, participant activement à la vie municipale – à ce titre il prononce, au nom de la commune, un discours lors des funérailles de Chateaubriand – publiant des ouvrages sur l'histoire de la course, ainsi l'*Histoire de Robert Surcouf*, en 1842, et *Saint-Malo illustré par ses marins*, en 1857, qui participent à la formation du mythe corsaire.

Philippe Haudrère

☛ Bouvet de Maisonneuve, *Brest*, Châteaubriand, *Île de France*, *Saint-Malo*, Surcouf

Cyclades (ou Archipel)* et *mer Égée

Au cours du XVI[e] siècle, l'Empire ottoman prend peu à peu possession du bassin oriental de la Méditerranée. Le commandant de la flotte turque, Hayrü-d-dîn Barberousse, après l'échec du siège de Corfou, mène deux raids victorieux dans l'Archipel, sanctionnés par le traité de

1540 conclu entre Venise et la Porte. À l'exception de l'île de Tinos, restée sous domination vénitienne jusqu'en 1715, les Cyclades passent désormais, en droit, sous contrôle ottoman. Dans la pratique toutefois, ce contrôle est souvent imparfait et se heurte aussi bien à des difficultés de surveillance qu'à des problèmes de double allégeance. Les Turcs peuplent surtout les îles stratégiques et fortifiées, proches des rivages anatoliens, à l'instar de Rhodes, de Chio ou de Mytilène ; dans les Cyclades, seules Andros et, dans une moindre mesure, Naxos comptent une proportion notable de familles turques. Dans certaines îles, la domination ottomane se caractérise quasi essentiellement par le paiement annuel du harâc et, lorsqu'éclate un conflit avec Venise, des îles de l'Archipel versent en outre un tribut à la République de Saint-Marc. À la fin du XVIe siècle, la suprématie navale des Ottomans commence à être contestée au Levant et les Cyclades deviennent alors l'un des hauts lieux de la course méditerranéenne. L'ambiguïté du statut et la difficile surveillance de l'Archipel jouent sans doute un rôle dans l'accroissement de la présence corsaire en mer Égée. Ainsi, la zone offre de nombreux refuges et des conditions de navigation favorables, en même temps qu'elle permet les attaques surprises et les embuscades.

Outre les corsaires maghrébins, des corsaires grecs convertis, albanais ou turcs croisent en mer Égée, la plupart du temps depuis Chio ou l'Eubée. Cependant, l'Archipel devient surtout, dès la seconde moitié du XVIe siècle, un repaire de corsaires chrétiens. Les chevaliers des ordres de Malte et de Saint-Étienne (San Stefano) mènent une série d'expéditions dans les Cyclades à partir des années 1580. Le phénomène s'amplifie à mesure que se vérifie, au début du XVIIe siècle, l'incapacité de la Porte à imposer son autorité en mer Égée. Comme l'a montré Elisabetta Borromeo à partir de douze relations de missionnaires jésuites dans les années 1625-1644, les corsaires chrétiens originaires de Messine, de Malte ou de Livourne, ne rencontrent guère de résistance pour naviguer et se ravitailler dans l'Archipel ; de là, ils vont piller les convois transportant le « trésor d'Égypte » qui relient Alexandrie à Istanbul. L'île de Milos, au sud-ouest des Cyclades, constitue à cet égard l'une des principales bases de la corso-piraterie chrétienne, un haut lieu de ventes et de recels des prises. Précisons en effet que la frontière entre course et piraterie est particulièrement floue dans l'Archipel, dans la mesure où l'État ottoman ne parvient pas à se rendre complètement maître de ces eaux.

Les guerres de Candie (1645-1669) et de Morée (1684-1699) entre Venise et la Porte accentuent à nouveau la présence corsaire dans l'Archipel. L'occupation vénitienne des îles voit l'installation, plus ou moins permanente jusqu'à la fin du siècle, de corsaires battant pavillon vénitien – des Dalmates pour une grande part –, livournais, maltais (beaucoup de Provençaux), mais aussi savoyard, majorquin, monégasque, etc. En revanche, dès les années 1650, les mentions de corsaires maghrébins, « barbaresques », semblent se faire de plus en plus rares. Quelques corsaires, souvent français, mais aussi corses ou grecs, savent conserver leurs positions dans les Cyclades après la guerre et s'opposent au rétablissement de l'autorité ottomane tout en investissant dans l'armement en course, le recel des prises et le commerce des esclaves. Le succès en mer Égée de corsaires et d'armateurs tels le Savoyard Fleury, Hugues Crevelliers de La Ciotat, le Grec de Milos Yannis Kapsis, les Corses Giorgio Maria et Angelo Maria Vitali, les frères Bianchi de Livourne, est attesté dans de nombreux textes et mémoires du XVIIe siècle ; l'un des documents les plus fameux à ce sujet est sans doute l'ouvrage de Robert Saulger, l'Histoire nouvelle des anciens ducs et autres souverains de l'Archipel (1698) qui raconte les aventures du « marquis de Fleury », de Crevelliers et de Kapsis. Pour Saulger, « le peu de séjour que font les Turcs dans l'Archipel, l'éloignement de Constantinople, la beauté des îles, et la facilité qu'il y a de s'en emparer, ont de temps en temps fait venir la pensée à plusieurs braves hommes de s'y établir et de s'en

faire comme les souverains ou de toutes, ou de quelques-unes». Les corsaires, dépeints par Saulger comme de véritables seigneurs de la guerre insulaires, ne s'embarrassent guère de formalités et prennent indistinctement les marchandises de tous les sujets qu'ils considèrent comme «ottomans», qu'ils soient turcs, grecs, arméniens ou juifs. Déjà dans les années 1655-1656, Jean Thévenot relatait dans son *Voyage au Levant* la cruauté des corsaires français, livournais et grecs rencontrés durant ses pérégrinations; il y décrit de véritables pirates, qui battent pavillons maltais ou toscan et qui commettent, parfois sans aucune considération pour leurs coreligionnaires, de violents pillages et de multiples prises abusives, contraires aux règles élémentaires de la course et du droit des gens. Aussi, sous la bannière de Pologne, le marquis de Fleury attaque-t-il à l'automne 1686 deux navires anglais partis d'Alexandrie et destinés l'un pour Tripoli de Syrie et l'autre pour Livourne. Prétextant une absence de passeports anglais, il dépouille les navires de tous leurs biens, estimés à 200 000 piastres par le consul de la nation française à Livourne – l'un des navires transporte en effet le pacha de Tripoli. Fleury se rend ensuite à Malte pour faire juger «de bonne prise» les navires, leurs marchandises et les esclaves et captifs «turcs».

La course en mer Égée est réglée et rythmée par les saisons. Dans ses *Adventures among the Corsairs of the Levant* (1699), le capitaine Roberts explique que les corsaires chrétiens sont basés aux Cyclades en hiver (à Milos, Paros, Antiparos et Nios); ils se rendent au printemps dans les îles rocheuses entre Samos et Chio, menaçant le cabotage anatolien. En été, ils longent Chypre, les côtes égyptiennes et syriennes, pour retourner au commencement de l'automne dans l'Archipel, pour se ravitailler et se rééquiper. Dans les années 1670, la région demeure l'un des épicentres du corso méditerranéen qui connaît à cette époque un «second temps fort». Des corsaires privés pillent les embarcations grecques, attaquent et rançonnent les villes littorales de l'Archipel. Par exemple, le «Capitan Bianchi», Livournais, n'hésite pas à enlever sept à huit cents têtes de bétail qui appartiennent à Crussino Coronello, consul de France à Naxos. Les déprédations abusives de Grecs sont monnaie courante – vraisemblablement davantage que les prises de vaisseaux «turcs» – et, à l'instar du «marquis de Fleury», les corsaires des Cyclades vont faire valider leurs prises à Malte ou à Livourne, sans grand risque d'être inquiétés. Roberts explique que les pirates chrétiens ne sont pas occupés à courir «sur les vaisseaux turcs, mais sur les saïques des Grecs».

Durant la guerre de Morée, les Cyclades sont l'un des champs de bataille méditerranéens de la guerre de la Ligue d'Augsbourg (1688-1697). Anglais, Hollandais, Portugais, Majorquins attaquent dans les Cyclades les navires marchands français destinés au Levant, qui en viennent parfois, dans les années 1690, à se placer sous la protection du pavillon de Venise. L'Archipel demeure l'une des zones principales de la guerre navale entre puissances européennes. Un firman ottoman qui interdit la course en mer Égée septentrionale, la tolère au sud-ouest d'une ligne Andros-Tinos-Mykonos; en outre, pendant la guerre de Morée et la guerre de Succession d'Espagne (1701-1714), si la Porte juge tout à fait inconvenantes les prises européennes survenues à proximité des rivages continentaux de l'Empire, elle n'émet en revanche guère de réserves quant aux attaques des corsaires anglais dans l'Archipel. Dans les années 1690, alors que la course privée commence à décliner, le consul de France à Milos et à Kimolos (l'Argentière) compte encore quinze corsaires français qui battent pavillons maltais, vénitien, portugais ou monégasque. Roberts mentionne également de nombreux Corses qui arborent la bannière de Livourne. Les armateurs maltais représentent un danger potentiel pour la navigation française au Levant, surtout sous le magistère de Perellos (1697-1720); le Grand Maître profitant du déclin de la puissance navale française. Lors du passage de Cassard à Malte, en 1710, le bailli de Tincourt,

représentant du roi de France, n'ose autoriser le Breton à attaquer ces corso-pirates, notamment le capitaine et armateur Pastiche ou Pasticcio. Ce maltais de souche court sous pavillon de l'Ordre depuis plus de vingt années. La prison permet de calmer un temps le personnage mais il redouble ensuite d'activité. Il fait bâtir à Paros une galiote de vingt bancs que monte le forban Manette. Ce Grec, natif de Tinos, écume les eaux de l'Archipel à la tête de quatre galiotes armées de 500 à 600 hommes. Arrêté par les Turcs, Manette n'en poursuit pas moins ses déprédations durant une quinzaine d'années. Force est cependant de constater que le corso s'estompe peu à peu au cours du XVIII[e] siècle, dans les Cyclades comme dans une grande partie de la Méditerranée. Les Grecs continuent à naviguer sur des vaisseaux corsaires européens, mais l'Archipel n'est plus le repaire corsaire qu'il a été au siècle précédent. Il n'est donc guère étonnant que, durant les guerres révolutionnaires, la course européenne et maghrébine en Méditerranée orientale ait ainsi davantage touché la mer Ionienne que les Cyclades et la mer Égée.

Guillaume Calafat

☛ Barbaresques, Barberousse, Cassard, *Livourne*, *Malte*, Pavillons corsaires et pirates, *Rhodes*, Roberts, San Stefano

D

Daire Antoine (v. 1656-5 juin 1738, Toulon)

Robert Challe le dit fils de Jean d'Aire, intendant à Rouen et d'Anne Martin. «Il est normand, précise-t-il: par conséquent ennemi mortel des Anglais et malheur à ceux de cette nation qui tomberont sous sa coupe. Il n'est nullement pitoyable ou je suis fort trompé». Pour mieux illustrer cette haine viscérale, l'écrivain rappelle que lors de la destruction par le feu du *Philip Harbert* dans le détroit du Mozambique (2-3 juillet 1690), les survivants qui supplient qu'on les repêche périssent les uns après les autres, Daire arguant qu'il n'a pas de quoi les nourrir. En tout cas, c'est à Toulon en 1674 que le chevalier entre dans les gardes de la Marine. Début de carrière obscur, il n'est fait enseigne de vaisseau qu'en 1682 puis capitaine de galiote en 1688. Ses états de services sont contredits par la *Gazette de France* qui, en 1677, signale que ce lieutenant de vaisseau s'est illustré dans l'escadre du comte d'Estrées, détaché pour l'attaque de l'île de Cayenne. En 1682, le chevalier se distingue encore une fois lors de l'expédition de Duquesne devant Alger, à la fin du mois d'août et au début de septembre. En 1684, il est présent lors de l'expédition de Beaujeu qui escorte Cavelier de La Salle et 300 colons pour retrouver l'embouchure du Mississippi. La correspondance montre à quel point les deux chefs ne s'entendent guère. Daire joue l'arbitre entre les deux hommes. Puis il rentre en France sur le *Joly* laissant le Rouennais à son tragique destin.

En 1690, il commande l'*Oiseau* – 600 tx, 42 canons et 200 hommes – armement d'État détaché auprès de la Compagnie des Indes orientales. L'expédition est avant tout une campagne de course. Les directeurs écrivent à Céberet, leur représentant à Lorient, que «le Roi a la bonté d'accorder à la Compagnie en entier les prises que les vaisseaux pourraient faire aux Indes». Duquesne-Guitton commande cette escadre de quatre vaisseaux et deux frégates qui obéit au régime des armements mixtes s'agissant de l'*Oiseau* et des frégates le *Lion* et le *Dragon*, joints aux vaisseaux de la Compagnie (*Gaillard*, *Florissant* et *Écueil*): elle fournit la solde des équipages et officiers, et assure les frais d'armement. Avant le départ, Céberet passe un traité pour motiver les capitaines de l'escadre: Duquesne reçoit 6 % du montant des prises qui seront effectuées, Daire 2 % et les autres capitaines, chacun 1 %. Malheureusement, cette campagne est décevante. Seule une flûte hollandaise, le *Monfort de Batavia*, est capturée près de Ceylan, chargée d'or, d'étoffes et de riz. Bien que riche – 1,8 million de livres après pillage généralisé – il n'y a pas de quoi rentabiliser l'armement. En revanche, Daire n'a pas fait une mauvaise opération si l'accord préalable a été respecté. Le pillage s'ajoutant, Duquesne est accusé d'avoir dérobé 3000 ou 4000 écus. Le retour s'effectue au Port-Louis par la Martinique, sur fond de tempête et de fièvre jaune. Revenu à Toulon, le chevalier épouse, le 25 août 1691, Marie-Thérèse Lamordieu qui lui donnera cinq enfants et

décédera en 1734. L'année suivante, il reçoit une commission de capitaine d'artillerie mais son poste est à Brest. En mars 1694, il appareille sur le *Bon* commandé par Renaud d'Élissagaray. J.-Y. Nerzic montre qu'il s'agit d'un armement mixte. Devant les Sorlingues, le *Berkeley Castle* est capturé le 27. Cet *east indiaman* coule deux jours plus tard mais une partie de la cargaison a été transbordée, dont des paquets de diamants estimés à 162 000 l-t et de la poudre d'or. Là encore le pillage est considérable. Daire regagne Toulon où il est fait capitaine de vaisseau. On ne connaît de lui par la suite qu'un voyage effectué à Istanbul en 1699. Il est à Toulon l'année suivante, offrant sa maison à Seignelay au cas où celui-ci viendrait visiter l'arsenal. En 1701, on lui doit un mémoire sur les mesures à observer pour garantir les prises du pillage. De quoi passer à l'acte avec la guerre de Succession d'Espagne.

En 1703, il arme en course à Toulon le vaisseau le *Constant* de 68 canons. Dès le mois de janvier 1704, il s'empare devant Majorque, en compagnie de Bandeville de Saint-Périer sur le *Fortuné*, de la *Marquise de Gadagne* de Livourne, chargée de draps, de poivre, tabac et plomb. Comme il s'agit de l'ex-*Merwood* anglais, le jugement est favorable, ce qui n'est pas le cas de la *Princesse du Ciel de Saint-Nicolas* de Tolentin. L'affaire passe devant le Conseil du Commerce et la main levée est prononcée : Daire connaîtra encore le même désagrément avec deux autres Génois dont la *Notre-Dame des Carmes et Saint-Antoine de Padoue* de 54 canons estimée à 400 000 écus. Il se rattrape en capturant à la hauteur d'Oran les 12 et 13 mars la *Violette* de Bristol et surtout le *Milford* de Londres. *La Gazette de France* signale l'événement, soulignant la richesse du chargement de ce navire de 32 canons portant commission en guerre et marchandises et livrant une cargaison de soies, de soufre, café, savon, etc. En avril, devant le cap de Gatte, la *Galère vénitienne* de Londres, de 20 canons, s'ajoute à la liste, chargée de poils de chèvre, de soies et de coton. Le *Constant* participe à la bataille de Velez Malaga (24 août 1704), sans que l'on sache si le chevalier reste embarqué dessus. Il reprend le commandement de ce vaisseau au début de 1705 mais, cette fois, il commande une escadre incluant le *Content* (60 canons), l'*Oriflamme* (62 canons) et la frégate la *Galatée*. En février, le *Dragon volant* d'Amsterdam avec son tabac et ses morues est acheminé jusqu'à Toulon. Sa valeur est estimée à 40 000 écus. De passage à Cadix, il se justifie d'avoir refusé de joindre ses vaisseaux à ceux du baron de Pointis, l'ayant trouvé déterminé à brûler ses vaisseaux plutôt que de tomber entre les mains des Anglais. C'est ce qui se produit le 21 mars, lorsque trois vaisseaux français sont capturés, et deux sont incendiés. La course et les intérêts en jeu changent-ils les officiers ? Robert Challe lui prêtait le même discours jusqu'au-boutiste en 1690. En avril 1705, à l'entrée du Tage, Daire capture le *Bau* de Dartmouth, chargé de sel. Cadix étant menacée par les alliés, Du Casse, qui défend alors la place, reçoit l'ordre de Pontchartrain de maintenir les vaisseaux sur la rivière, les équipages devant être utilisés pour renforcer les troupes, et le chevalier de mettre ses talents d'artilleur au service de l'allié espagnol. Il effectue une mission périlleuse en juillet, en ramenant les munitions et l'artillerie laissées sur place après l'abandon du siège de Gibraltar. Du Casse reçoit le pouvoir et l'instruction nécessaires pour lui remettre la croix de Saint-Louis. Daire ne peut appareiller, après s'être ravitaillé, qu'au mois d'août. Le 12, dans le Détroit, il capture le *Grand Pêcheur* d'Amsterdam. Cette riche prise – sucre, 210 dents d'éléphant, 100 saumons de plomb, 50 qx de bois de campêche et deux caisses d'indigo –, à destination de Venise, est menée à Cadix. La marchandise, surtout les 270 caisses de sucre brut et blanc, est évaluée à 40 000 écus aux dires de Du Casse. En septembre, les vaisseaux quittent la rivière de Cadix, leur station a coûté plus de 423 000 l-t au roi d'Espagne. Tandis que l'*Oriflamme* (Champmoreau) gagne Rochefort et le *Content* Toulon, Daire arme le *Constant* avec le *Ruby* pour une course d'hiver, apparemment sans résultat probant. Quelles sont ses activités entre 1706 et 1707 ? En 1708,

le chevalier Daire fait encore parler de lui. Il monte l'*Heureux*, de 72 canons, de conserve avec le *Mercure* de 50 canons (de Beaune). Il établit sa croisière entre Madère et les Canaries. Le 8 janvier, les deux vaisseaux s'emparent de trois frégates britanniques devant Sainte-Croix à Madère, qui seront liquidées à Cadix. Daire opère aussi une descente dans l'île portugaise de Porto-Santo. Puis c'est à nouveau le silence. Quatre ans plus tard, protégé par Du Casse, c'est lui qui est choisi pour escorter la flottille de retour de la Veracruz. Le puissant financier Crozat monte l'armement pour une mise-hors de 52 500 l-t. En août 1712, le *Griffon* appareille de Brest avec trois navires marchands mais le chevalier Hardy, alors que la trêve est connue, n'hésite pas, après avoir coulé un bâtiment de commerce, à conduire ce vaisseau et les deux marchands restants en Angleterre. Le *Griffon* ne peut repartir de Plymouth qu'en mars 1713. En décembre 1714, Daire est toujours à attendre, désespérant de la bonne volonté des autorités espagnoles. Après un hivernage en Amérique, il ne touche Brest qu'en septembre 1715. Il demeure en service jusqu'en 1728 et part avec 2 000 l-t versées par la Marine et 1 500 par la Caisse des invalides. Daire a mené une carrière à multiples facettes où la course reste une activité d'évidence rentable, par le profit officiel et par le produit de divers larcins, mais aussi comme moyen de survivance sociale à Versailles.

Philippe Hrodej

☛ *Alger*, *Brest*, *Cadix*, Du Casse, Duquesne, Pointis, Pontchartrain, Renau d'Élissagaray, Seignelay, *Toulon*

Dalbarade Jean dit *le Bayonnais*

(31 août 1743, Biarritz-31 décembre 1819, Saint-Jean-de-Luz)

S'il signe « d'Albarade », il n'y a pas présomption de noblesse. Son père, Étienne, est professeur d'hydrographie et sa mère se nomme Marie Capdeville. Il entre dans la carrière maritime à l'âge de 15 ans, comme matelot pilotin (1759), sur la flûte du Roi l'*Outarde* (1759-1760). Il sert ensuite comme lieutenant sur des corsaires de Saint-Jean-de-Luz : le *Labourd* (1760-1761) sous les ordres de Pierre Naguile (ou Naguille), la *Minerve* de Bayonne (capitaine Dolâtre) sur laquelle il ramène une prise, bien qu'il ait été blessé. Il devient premier lieutenant sur la *Triomphante* en 1762. Il combat et reçoit trois blessures à la tête et au pied. En juin 1762, il est matelot aide-pilotin sur la *Malicieuse*, dans la Marine royale, mais est licencié dès le 5 mai 1763. Revenu au commerce en tant que lieutenant, puis capitaine en second et en premier (1764-1769), il reprend du service comme corsaire durant la guerre d'Indépendance. Sa renommée lui fait confier, par la veuve Cornic de Morlaix, le commandement de la superbe frégate la *Duchesse de Chartres* – 107 hommes, 12 canons et 16 pierriers – en août 1779. Parti de Morlaix le 5 septembre, il s'empare à l'abordage d'une frégate britannique, mais est grièvement blessé par un boulet en sautant à bord d'un nouvel ennemi et fait prisonnier au large du cap Clear par le *Lively* et le *Swallow* (25 septembre). Le *Mercure de France* le glorifie suite à ce combat. Détenu à Pembroke, où les ennemis lui rendent son épée, il est échangé le 27 janvier 1780. Un armateur, Pierre Bertrand, lui propose le commandement d'une frégate corsaire, propriété du comte de Closnard de Paris, de 40 canons et 360 hommes d'équipage : l'*Aigle* de 650 tx, armé en guerre à Saint-Malo en mars 1781. Il s'agit du premier navire de commerce caréné de cuivre. Il termine sa première campagne, de conserve avec la *Duchesse de Polignac*, avec vingt-huit prises dont six corsaires, ayant coulé une frégate de 32 canons, une de 22 canons et deux petits cutters. « Le plus fort et le meilleur voilier d'entre les corsaires » [*Mercure de France*, octobre 1781] va au-devant de la flotte de la Jamaïque, retourne à Dunkerque, après avoir fait le tour des îles britanniques. Dalbarade revient avec vingt-et-un bâtiments dont cinq corsaires, quatre lettres de marque et 464 prisonniers. Il est condamné à de la prison – quinze jours à L'Orient (Lorient). Le ministre de la Marine le fait encore désarmer, sous l'effet

d'une seconde dénonciation, dont on ne sait si elle est calomnieuse. À Saint-Martin-de-Ré, en novembre 1781, il est accusé d'avoir débauché des matelots de l'État. La liquidation générale de l'*Aigle* atteint 699 000 l-t en 1781. L'*Aigle* ayant été racheté par le Roi, il prend le commandement, avec rang de capitaine de frégate, du *Fier*, de Rochefort. Il escorte un convoi de L'Orient (Lorient) jusqu'au cap de Bonne-Espérance (3 septembre 1782-13 juin 1784). Il est fait chevalier de l'ordre royal et militaire de Saint-Louis le 11 août 1787. Intégré à la Marine le 18 janvier 1792, il obtient le grade de capitaine de vaisseau, puis au mois de mai, est nommé inspecteur des côtes allant de Dunkerque à Bayonne. Ensuite, adjoint de Monge, ministre de la Marine et des Colonies le 1er mars 1793, il lui succède le 10 avril. Le 16, il est fait contre-Amiral. Du 20 avril 1794 au 1er juillet 1795, il prend le titre de commissaire en charge de la Marine et des Colonies, sous la Convention nationale. Il est attentiste. Nommé commandant des armes à Lorient (4 avril 1796), l'incendie du vaisseau *Quatorze juillet*, le 30 avril 1798, le met en cause. Il est accusé puis condamné pour négligence et réformé (22 septembre 1799). Un conseil de guerre maritime, réuni à Paris, révise le jugement et l'acquitte (10 novembre 1799), mais il ne reprend pas d'activité navale. Il perçoit une retraite de 2 000 fr. à compter du 23 septembre 1800, portée à 4 000 le 30 septembre 1814.

Olivier Corre

☛Bayonne, Cornic, *Dunkerque, Morlaix, Saint-Jean-de-Luz, Saint-Malo*

Dampier William (1651, East Coker-mars 1715, Londres)

Fils d'un métayer du Somersetshire, il passe à la postérité grâce à la publication de la relation de ses voyages dans la mer des Antilles, le Pacifique et l'océan Indien. Il se démarque par la description minutieuse des terres et des ports visités, de leurs populations, de leur faune et de leur flore. Destiné d'abord à une carrière dans le commerce, il choisit, en 1669, celle de marin. Ses premiers voyages le conduisent à Terre-Neuve puis à Bantam, en Indonésie. En 1673, il s'engage dans la Marine royale et participe aux deux batailles de Schooneveld contre les Néerlandais. Tombé malade, il va se rétablir à East Coker, où il accepte l'offre du colonel William Hellyer d'assister le régisseur d'une plantation dont Hellyer est propriétaire en Jamaïque. Mais une fois sur place, il se brouille avec son supérieur et devient marin sur les barques qui font la traite autour de l'île. En septembre 1675, il s'embarque avec Charles Hadsell, ancien flibustier, qui va charger du bois de teinture dans la baie de Campêche, où, dès février 1676, il retourne pour y exercer pendant deux ans le métier de bûcheron et de flibustier. De retour en Angleterre (août 1678), il y épouse une femme au service de la duchesse de Grafton, puis repart à la Jamaïque pour y faire du négoce. Une fois ses marchandises écoulées, il joint la flotte du flibustier John Coxon avec lequel il participe à la première expédition en mer du Sud. De mai 1680 à avril 1681, il sert sous les ordres de Bartholomew Sharpe à bord de la *Holy Trinity*, puis il retourne par le Panama dans la mer des Antilles, où il poursuit sa carrière de flibustier avec le capitaine William Wright jusqu'en juin 1682. Il séjourne ensuite plus d'un an en Virginie d'où il reprend la course pour la mer du Sud (septembre 1683). Jusqu'en septembre 1685, il sert à bord du *Batchelor's Delight*, sous les ordres de Cook puis de Davis. Il rejoint ensuite, au Nicaragua, l'équipage du *Cygnet*, capitaine Swan, qui traverse le Pacifique. Après un long séjour aux Philippines, il est l'un de ceux qui, en janvier 1687, sous la conduite de John Read, se mutinent contre leur capitaine et l'abandonnent à Mindanao. En mai 1688, il quitte le *Cygnet* aux îles Nicobar, puis, après une longue maladie, fait un voyage de traite jusqu'au Tonquin avec le capitaine Welden (de juillet 1688 à avril 1689), avant de servir comme canonnier au fort anglais de Benkulen (Sumatra) jusqu'en janvier 1691. Arrivé en Angleterre en septembre, il ne rapporte de ses douze ans d'absence qu'un Malais tatoué qu'il exhibe dans les foires et qu'il

doit vendre pour subsister. En août 1693, il s'engage à Bristol comme second maître sur le *Dove*, l'un des navires armés par le banquier londonien Sir John Houblon pour commercer avec l'Amérique espagnole. En mai 1694, à La Corogne en Galice où l'expédition est retenue par les autorités espagnoles, les marins se mutinent à cause du non-paiement de leurs gages et les plus désespérés, sous le commandement d'Henry Every, s'emparent du navire-Amiral pour aller pirater en mer Rouge. Dampier est l'un de ceux qui demeurent sur place jusqu'à l'expiration de leur contrat (février 1695) puis rentrent en Angleterre pour intenter une poursuite civile contre leurs armateurs. En janvier 1696, la Haute Cour de l'Amirauté déboute leur action sous prétexte que les plaignants ayant participé à la mutinerie ont rompu le contrat avec leur employeur. En novembre 1696, Dampier est appelé comme témoin lors du procès pour piraterie de six de ses anciens camarades qui avaient suivi Every et, en janvier suivant, il contribue à la caution de l'un d'eux. Au printemps 1697, il publie son *New Voyage Round the World* qui connaît un succès immédiat. Cette même année, il obtient un emploi aux douanes de Londres et comparaît, devant le Comité du commerce et des plantations, pour témoigner de la géographie du Panama et des routes maritimes dans l'océan Indien. À la demande de son éditeur James Knapton, il produit un second volume de ses aventures contenant notamment la relation de ses deux voyages à Campêche et un traité des vents et des courants. Présenté au premier lord de l'amirauté, le comte d'Orford, il obtient le commandement du *Roebuck* pour faire un voyage d'exploration vers la Nouvelle-Hollande (Australie) sur lequel il appareille en janvier 1699. Il atteint son objectif, atterrissant sur les côtes orientales. Il semble qu'il ne se soit livré durant ce périple à aucun acte de piraterie ou de course. En revenant, il échoue son navire sur l'île de l'Ascension au large de l'Atlantique Sud. À son retour, il est encore traduit en cour martiale pour cruauté envers ses hommes, et en juin 1702, est jugé indigne de commander un navire du Roi et condamné à une amende. L'année suivante, il publie une relation de cette expédition, son troisième et dernier livre. En 1703, il reçoit le commandement du corsaire *Saint George* avec lequel il fait une expédition désastreuse en mer du Sud. Après avoir fait quelques prises de peu de valeur le long des côtes de l'Amérique espagnole, il subit une mutinerie. Le capitaine Stradling en profite pour déserter en compagnie d'Alexandre Selkirk qu'il abandonnera par la suite sur l'île de Juan Fernandez. Après avoir pillé le village de Puna au Pérou, Dampier doit saborder son navire et s'embarque avec le reste de son monde sur un brigantin espagnol. Il traverse le Pacifique sans pouvoir croiser le galion de Manille. Il aborde une colonie néerlandaise – peut-être Batavia – où ses biens sont saisis et lui-même emprisonné pendant quelques mois. Fin 1707, il rentre finalement en Angleterre, mais, dès l'année suivante, il s'embarque comme pilote avec le capitaine Woodes Rogers pour un autre voyage de course en mer du Sud jusqu'en octobre 1711, entreprise qui se révèle un réel succès avec un butin de 170 000 £. Dampier était intéressé pour un seizième dans cette expédition. Avec sa part comme pilote de 653 £, ce sont 2 356 £ que touche Dampier, puis sa veuve.

Raynald Laprise

☛ *BATAVIA,* COOK, COXON, DAMPIER, DAVIS, EVERY, FLIBUSTIERS, *LONDRES,* ROGERS, SHARPE, SWAN

DANDENNE JACQUES (?-1699)

Dandenne est un marin et un soldat de grande réputation : enseigne de vaisseau en 1677 puis capitaine de brûlot en 1684, il participe à une campagne au profit de la Compagnie des Indes orientales entre 1687 et 1688. Lors de son second voyage au Siam, il commande le *Dromadaire* (20 canons), flûte de l'escadre de Vaudricourt. En septembre 1688, Desclouzeaux, intendant de Brest, suggère à Seignelay de l'envoyer en grand'garde avec la *Pressante* au large de l'île de Batz pour guetter l'arrivée éventuelle de la flotte hollandaise. Il est promu capitaine de frégate

légère (1689) et Desclouzeaux le recommande à Seignelay pour diriger l'armement en course qu'il s'apprête à financer. De septembre 1689 à octobre 1690, il commande ainsi un groupe de composition variable : l'*Hercule* (30 canons), le *Fanfaron* (10 canons) ou la *Bouffonne* (18 canons) et la *Bien-aimée* (20 canons), puis l'*Avenant* (12 canons) ou la *Gaillarde* (36 canons). Opérant jusqu'aux Féroé, il fait de nombreuses prises, en général conduites à Brest : trois riches Anglais chargés d'argent en barres et en espèces, dont le *Stadt Emden*, brandebourgeois chargé de 200 marcs de poudre d'or – Dangeau rappelle que plus de la moitié reviendra à Seignelay –, et l'*Olive Branch* dont la cargaison est vendue plus de 200 000 l-t. Onze prises sont conservées pour le service du Roi, les autres sont vendues. La plus importante prise est le *Firedrake* de 22 canons, un *bomb vessel* appelé *Canard-de-feu* par les Français, acquis pour 35 722 l-t et armé en frégate légère – la *Tempête* de 22 canons. Les autres captures sont mises, soit en brûlot – le *Dévorant*, le *Drôle*, le *Fin*, la *Garonne*, le *Renard*, le *Serpent* et le *Trompeur* –, soit en flûte – la *Dame-Catherine* et la *Ville-d'Emden* ; la *Concorde* est gardée pour le port. En octobre 1690, cherchant à intercepter un important convoi anglais appareillant pour les Canaries, Seignelay confie à Dandenne le *Trident* (50 canons) et l'*Hercule* de Brest, renforcés du *Solide* (44 canons) et de la *Favorite* (28 canons) armés au Havre par Du Casse et d'Amon. La mort de Seignelay, principal armateur, met fin à ce projet et Dandenne reste provisoirement à terre.

De mars 1692 à mars 1694, sur le *Fendant* (54 canons), il escorte aux Indes orientales trois navires de la compagnie : le *Florissant*, l'*Écueil* et le *Lonray*. La campagne n'est pas brillante : en mai 1694, la vente de la cargaison ne rapporte que 351 676 l-t ! Deux prises sont réalisées, le *Samuel* de Londres rançonné pour seulement 200 £ et l'*Élisabeth* de Londres, plus heureusement vendue 350 000 l-t ce qui double presque le profit ! Cette campagne aurait été une catastrophe sans l'efficacité extraordinaire du commissaire à la suite de l'escadre, un curieux personnage nommé Jean de La Villeneuve Le Mayer. Pour évincer Des Jonchères, commis de la compagnie des Indes à Lorient, Seignelay l'avait fait envoyer de Brest au Port-Louis, en 1687, pour servir de capitaine de port et de contrôleur de la marine ainsi que pour administrer les affaires de la compagnie pendant l'absence de Céberet. Au retour de l'expédition, les équipages, décimés par la peste et le scorbut, les vaisseaux dans un état de délabrement avancé, il parvient à raccommoder les débris de l'escadre à Bayas de Todos os Santos, pour lui permettre de regagner l'île de Groix en sécurité. Il déconce dans ses lettres l'inactivité de son commandant, et surtout le fait que Dandenne se soit fait remettre à Surate le dixième des prises lui revenant, soit 23 000 l-t. Par la suite, Dandenne commandera le *Florissant*, vaisseau de la compagnie pendant la campagne de 1695 sous les ordres du capitaine de vaisseau d'Aché comte de Serquigny. Promu capitaine de vaisseau (1694), il revient à Brest où il s'associe à Saupin et participe largement au financement des vaisseaux dont celui-ci obtient la construction, à frais partagés, dans l'arsenal de Brest. Il conduit la campagne de 1696 avec le *Solide* (50 canons) qu'il commande, l'*Oiseau* (32 canons) et l'*Héroïne* (20 canons), renforcés du *Violent* (10 canons) et de la *Gaillarde* dont il a obtenu également le prêt et, occasionnellement, renforcés par le *Fougueux* (50 canons), de l'armement de Nesmond, ou par la *Néréide* (22 canons) construite à Brest sur l'initiative de Desclouzeaux pour armer en course. Ces différentes combinaisons autorisent treize prises dont le *Paon-Blanc* (14 canons), corsaire flessingois et le *Blaze* (8 canons), peut-être un brûlot anglais. En 1697, il opère avec le *Solide* qu'il commande, l'*Oiseau* et la *Galatée* (20 canons) puis à partir d'avril avec le *Mercure* (52 canons) et le *Triton* (44 canons), dont le commandement est donné au neveu de Saupin ; le résultat n'est pas à la hauteur avec seulement quatre prises. Déçu que Dandenne n'ait ni attaqué le convoi de Bilbao, ni participé à la prise de la flotte de Saint-Ogne, surpris par le faible nombre de prises et irrité par leur pillage généralisé, le Ministre se

montre cassant; Dandenne riposte en désarmant ses trois premiers vaisseaux à l'été. Il meurt en 1699. Son fils, également prénommé Jacques, est garde de la Marine (1697); il suit les traces paternelles en commandant le *Petit-Soleil* (12 canons) de Dunkerque, prêté au cinquième en 1707.

Jean-Yves Nerzic

☛ AMON, *BILBAO*, *BREST*, DU CASSE, *LE HAVRE*, NESMOND, SAUPIN, SEIGNELAY

DANSER SIMON ALIAS *CAPITAINE DIABLE* (v. 1577, Dordrecht-v. 1616)

On ne sait rien de ses débuts si ce n'est que Simon Danser apparaît en 1606 comme corsaire hollandais. Il est probable qu'il ait servi en mer durant la guerre contre l'Espagne qui prend fin à partir de 1607. Il choisit comme terrain de chasse la Méditerranée (certaines sources en font un renégat dès 1600). Il s'installe à Marseille où il dépense toute sa fortune. À court d'argent, il reprend la mer, laissant apparemment sa famille derrière lui. Il rencontre alors un pirate anglais John Ward qui a tourné forban depuis peu. Ces deux personnages vont agir en commun jusqu'en 1608. Ward s'installe à Tunis et Danser à Alger. Jusque-là rien que de très normal, les renégats français, anglais ou hollandais viennent dans les Régences ottomanes volontairement ou après capture en mer. En décembre 1608, il s'empare de trois navires, deux petits anglais de Dartmouth menés à Alger sans les cargaisons, et le navire Amiral portant le vice-roi de Sicile, après un combat très dur et particulièrement meurtrier. En 1609, selon le consul anglais dans ce port, Simon Danser aurait fait trente prises cette année-là, mais aucune qui soit néerlandaise. Une autre source mentionne une quarantaine de prises entre 1606 et 1609. Il serait à la tête d'une petite flottille, assurant lui-même le commandement d'un vaisseau de 60 canons de Lübeck, monté par un équipage turc avec une vingtaine de chrétiens, des Anglais et des Hollandais. Toutefois, ce n'est pas seulement pour les prises que les autres puissances occidentales le recherchent: il a appris aux Algériens les techniques de navigation et de construction des vaisseaux ronds, ainsi qu'à franchir le détroit de Gibraltar, afin de se lancer dans des opérations de déprédations lointaines. Signalons d'ailleurs que de paisibles marchands languedociens ou provençaux sont accusés, à la même époque, de fournir la matière première pour construire et équiper les flottes corsaires d'Alger.

S'était-il réellement converti à l'islam? Grammont souligne qu'il aurait pu devenir le chef ou l'un des chefs de la *taïfa* des *raïs* mais que «par scrupule de conscience ou qu'il eut, dès cette époque, l'intention de se retirer à Marseille où il s'était marié et où habitait sa femme», il entre en négociation avec la cour de France. En 1609, il tente d'obtenir les bonnes grâces et le pardon du roi Henri IV. Il donne ainsi au duc de Guise, gouverneur de Provence, deux canons de bronze. Il a, dit-on, accumulé une fortune considérable, sans doute est-il venu avec des cargaisons dérobées aux Barbaresques et pourrait réintégrer le giron de l'Église sans qu'on sache exactement laquelle même si les dix jésuites ramenés de captivités laissent penser à celle de Rome. Ces bons pères avaient été capturés par Danser en même temps qu'un navire espagnol en décembre de l'année précédente et le confesseur du Roi, le père Coton, demandait à ce que ces hommes soient libérés le plus rapidement possible. Danser les avait donc rachetés lorsqu'ils avaient été vendus aux enchères. Le refus de la cour de France de restituer au pacha ses deux canons est cause d'une période de trouble où Alger voit se multiplier les armements en course. En 1616, le pacha réitère l'exigence de recouvrer ses deux canons, le symbole serait suffisamment fort pour lui permettre d'asseoir son autorité. Les pertes françaises s'élèvent déjà à 3 millions de l-t. Danser est à Marseille. Il a passé une convention avec la Chambre de Commerce pour armer trois vaisseaux destinés à protéger le commerce phocéen. Il reçoit comme mission de négocier avec les Algériens, en embarquant à bord du *Meermin*, bâtiment hollandais. Mais il disparaît à l'arrivée: il est

probable qu'il ait été tué pour sa traîtrise. Il est donc possible qu'un marché ait été négocié à l'insu du pirate pour le livrer aux autorités algériennes en échange de la restitution de vingt-deux prises françaises capturées au mépris des accords passés avec la France. Son fils, Simon junior, sera par la suite corsaire au service des Provinces-Unies. On connaît son histoire ainsi que celle de Ward par un ouvrage publié à Londres en 1609. Son surnom de « Simon le Danseur » pourrait provenir d'un nom d'emprunt, Danzer, déformé. Le père Coton écrit lui « Dansa » et, selon le père Dan, le surnom acquis lors de ses courses est le « capitaine Diable ». Ce n'est qu'en 1628, que Sanson Napollon signe un traité de paix et de commerce avec Alger. Des Turcs ont été libérés à l'occasion, mais l'ancien consul d'Alep ramène avec lui les deux fameux canons de Danser.

Philippe Hrodej, Roberto Barazzutti

☛ *ALGER*, BARBARESQUES, *MARSEILLE*, *TUNIS*, WARD

DANYCAN NOËL, SIEUR DE L'ÉPINE

(1656, Saint-Servan-1735)

Noël Danycan fils, sieur de l'Épine porte le même nom que son père, lequel, marchand de moyenne envergure d'origine normande, est venu de Coutances s'installer vers 1640 à Saint-Servan, où il épouse Jacqueline Corbin, une Malouine. Noël fils s'oriente très tôt vers la navigation, notamment à 15 ans, sur des navires qu'armait son père pour Terre-Neuve et, selon son autobiographie, « à 17 ans s'étant acquis une grande expérience au fait de la navigation, on ne craignit point de lui donner un vaisseau à commander, en qualité de capitaine et marchand, et a continué pendant l'espace de 14 ans sans interruption », c'est-à-dire jusqu'en 1688. C'est à la fin de cette année, qu'après la mort de son père, il s'installe comme négociant à Saint-Malo avec l'aide de sa femme Marguerite Chantoiseau, épousée en 1685, qui tient sa comptabilité, celle d'un armateur terre-neuvier parmi bien d'autres, équipant un ou deux navires pour la pêche morutière et ses prolongements commerciaux en Méditerranée. C'est d'ailleurs par Terre-Neuve que Danycan a commencé son activité corsaire, qu'il ne semble avoir lui-même jamais pratiquée en tant que navigant, avec les trois premières prises – modestes – réalisées par le morutier le *Saint-Clément*, armé en 1689 en guerre et marchandises, sur la route du grand banc.

Ce n'était qu'un début car, à partir de 1690 et jusqu'en 1696, Danycan s'engage résolument dans l'armement corsaire. Il sera l'un de ceux qui sauront exploiter avec le maximum d'audace et d'esprit d'entreprise les opportunités que peut offrir la course durant cette guerre. Avec plus de vingt armements en sept ans, pour un tonnage armé de l'ordre de 6 500 tx, il s'impose sans conteste comme le premier armateur corsaire de Saint-Malo durant ce conflit. Pour ce faire, il fait flèche de tout bois, en reconvertissant d'abord ses morutiers, le *Saint-Clément* et le *Grenédan,* en corsaires puis en finançant la construction de nouveaux navires avec les premiers profits réalisés : frégates légères comme le *Vendôme* de 120 tx ou grosses frégates de 300 à 400 tx comme le *Phélypeaux* et le *Comte de Toulouse*, ou en réutilisant un vaisseau de guerre capturé sur l'ennemi par ses corsaires, le *Diamant*, de 500 tx et 50 canons. « Il est l'homme le plus entendu que je connaisse pour travailler à un armement, on ne peut rien ajouter à son application et à son savoir-faire là-dessus », commente avec admiration le commissaire de marine de Saint-Malo en 1693. Il souligne notamment sa capacité à recruter des matelots en pleine guerre – y compris des étrangers : Irlandais, Italiens, Portugais – et à choisir des capitaines à la fois expérimentés et prêts à prendre des risques, capitaines terre-neuviers reconvertis comme Legoux de la Fontaine ou spécialistes confirmés comme Des Saudrais Dufresne, recruté en 1694 pour une campagne. Parallèlement, il a recours, comme beaucoup de ses confrères, à ses proches de la famille, notamment ses frères cadets, Louis-Paul, sieur de la Cité et Joseph, promu capi-

taine à 20 ans, et son beau-frère Thomas Avice de Vaujoyeux, mousquetaire du Roi qui, à la tête du *Phélypeaux* en 1693, prend le risque, gagnant, de tenter l'abordage du vaisseau de guerre le *Diamond*, deux fois plus fort que lui et qui escorte un convoi revenant de la Barbade. En prenant ainsi les moyens d'une course ambitieuse, Danycan réussit à enchaîner une série de campagnes de course fructueuses, avec au total sans doute près d'une centaine de prises et de rançons, et surtout un nombre important de « gros coups » réalisés par ses corsaires avec un « butin » dépassant chacun les 2 à 300 000 l-t.

Cette série commence en septembre 1691 en baie de Bautry avec la capture par le *Grenédan* – commandé par Legoux de la Fontaine avec Duguay-Trouin à son bord comme volontaire – d'un convoi de trois vaisseaux anglais qui reviennent des Antilles. Elle se poursuit en août 1693 par celle d'un autre convoi anglais de cinq navires, revenant de la Barbade chargés de sucre, après la prise à l'abordage du vaisseau d'escorte le *Diamond*, qui ramène à son bord, en matière d'or et d'argent, le produit des douanes de l'île pour plus de 100 000 l-t. Puis, en juin-juillet 1694, le *Comte de Toulouse*, commandé par Des Saudrais Du Fresne, et le *Diamant,* capturent, entre autres, un vaisseau de retour de la Jamaïque chargé de sucre et d'indigo et plus de 25 000 piastres en argent, puis six navires d'une flotte anglaise revenant de Cadix avec des produits méditerranéens. De même en septembre 1695, la frégate légère le *Vendôme,* de 130 tx, 16 canons et 120 hommes – commandée par son frère Louis Paul Danycan de la Cité – capture en compagnie du *Duc du Maine* – armé par Natal, avec Danycan comme associé – une flotte anglaise de cinq navires arrivant des Antilles chargée de sucre d'une valeur globale de 320 000 l-t. Enfin, en point d'orgue de cette série de succès, la grande expédition montée par Danycan en 1696 à l'instigation de Pontchartrain qui arme une véritable escadre de cinq navires, d'un port global de 1 800 tx : les vaisseaux le *Diamant* (500 tx, 50 canons et 308 hommes, commandé par son frère Joseph Danycan) et le *Harcourt* (450 tx) ; les frégates le *Comte de Toulouse* (400 tx, 30 canons et 147 hommes) et *Phélypeaux* (300 tx) ainsi que la frégate légère le *Vendôme.* Il s'agit d'attaquer la partie anglaise de Terre-Neuve. En compagnie du vaisseau du Roi le *Pélican*, les établissements anglais de la baie de Forillon sont ravagés, treize morutiers sont capturés et des stocks considérables de morue sèche sont razziés, ramenés et livrés pour partie en Méditerranée. C'est d'ailleurs là un bon exemple de la capacité de Danycan à valoriser de manière optimale le butin de ses prises comme il l'avait déjà fait en 1693 et 1695 en réexportant lui-même vers les marchés italiens les riches cargaisons de sucre capturées par ses corsaires sur les Anglais.

L'importance de ces prises et l'exploitation commerciale de leurs cargaisons, que Danycan sait réussir mieux que personne, expliquent sans nul doute la croissance exceptionnelle de sa fortune en quelques années. Modeste armateur disposant de 30 à 40 000 l-t. lors de son mariage en 1685, on le retrouve dès 1701 au premier rang des capités de la ville, avec une fortune approchant sans doute le million de livres, si l'on en juge par la dot de 180 000 l-t., qu'il accorde dès octobre 1696 à sa fille aînée pour une alliance avec un Huchet de la Bidoyère, fils du procureur général du Parlement de Bretagne. Parmi les autres indicateurs de sa fortune, on peut relever divers achats de terre, l'acquisition d'un hôtel à Saint-Malo et celle d'un office de conseiller secrétaire du Roi qui lui permet d'accéder à la noblesse dès 1695. C'est donc bien la course qui a permis cette accumulation de capitaux et cette ascension fulgurante, qui s'accélère encore entre 1700 et 1715, grâce, cette fois, à l'engagement massif de Danycan dans le commerce « interlope » en mer du Sud, dont il se vante, à juste titre, d'avoir été « l'inventeur », ce qui lui permet d'accumuler une fortune géante se situant au moins à 5 millions de l-t., et d'accentuer sa promotion sociale, avec un titre de chevalier de l'Ordre de Saint-Michel en 1706, et des alliances pour trois de ses enfants avec des grands noms de la noblesse d'État – un fils Amelot, deux nièces de Pontchartrain –,

au prix de dots de 800 000 l-t pour chacun. Mais la course, dans cette phase, n'y est plus pour grand-chose, car, au-delà d'un dernier armement du *Comte de Toulouse* en 1702-1703, et quelques participations, il se désengage de l'armement corsaire durant la guerre de Succession au profit du commerce avec la mer du Sud, jugé plus rentable. Danycan, cependant, donne un dernier coup de chapeau à l'aventure corsaire qui avait lancé sa réussite fulgurante en s'engageant en 1711 aux côtés des Trouin dans l'entreprise de Rio, en qualité de directeur de la société, y investissant 100 000 l-t, moyennant le recrutement de ses deux frères Louis-Paul et Joseph, comme capitaines de deux des navires de l'escadre, le *Mars* et le *Chancelier*, ce qui lui permet de participer de manière significative à cette opération gagnante de la course malouine sous Louis XIV.

André Lespagnol

☛ *Cadix*, Dufresne, Duguay-Trouin, Pontchartrain, *Saint-Malo*, Trouin

Davis Edward (?-ap. 1702)

En 1681, ce flibustier d'origine flamande ou néerlandaise (Edvardt David) est membre de l'équipage de Yankey. L'année suivante, à l'île-à-Vache, il rejoint John Cook et d'autres Anglais lorsqu'ils volent la barque longue au capitaine Tristan. Sous les ordres de Cook, il est quartier-maître à bord du *Revenge* puis du *Batchelor's Delight*. En juillet 1684, après le décès de Cook au Costa Rica, il le remplace comme capitaine. Une association est d'abord formée avec le pirate Eaton, puis avec Charles Swan et Peter Harris, avec lequel il tente de prendre, en décembre, Guayaquil. Rejoint dans le golfe de Panama par plusieurs centaines de flibustiers commandés par Townley et Grogniet venus par voix terrestres des Antilles en avril 1685, il devient Amiral des flibustiers en mer du Sud. Après l'affrontement contre la flotte de Panama et la rupture avec les Français de Grogniet, il s'empare, en août, à la tête de près de 500 hommes, de la ville de León (Nicaragua), puis du bourg de Realejo, n'y prélevant que des vivres et des fournitures navales. Aussitôt après cette expédition, il se sépare de Swan et de Townley. Il a sous ses ordres les capitaines William Knight et Harris, et commande quatre bâtiments en tout. Les équipages étant minés par la maladie, il doit faire une longue escale à Amapalla (Honduras). Passant ensuite aux Galapagos, il gagne le Pérou où il entreprend de piller systématiquement les bourgs du littoral. En février 1686, il débute par la prise de Sechura, et dès le mois suivant, à Saña, il fait le meilleur butin de son voyage, soit plus de 300 000 pièces de huit en monnaie et joyaux. Ensuite c'est au tour de Paita, où il capture deux navires espagnols, dont un chargé d'esclaves. Après cette prise, il autorise 40 de ses hommes à retourner aux Antilles par le Panama, puis continue de mettre la côte à feu et à sang : en mai, c'est au tour de Huacho et Huaura, et en juin c'est Pisco, Nasca puis Coquimbo. Il relâche ensuite à l'île Juan Fernández, ayant amassé un butin énorme de 5 000 pièces de huit par tête. Laissant Knight retourner aux Antilles par le sud, il est contraint par plusieurs de ses hommes, qui ont perdu leurs parts au jeu, à continuer la course. En décembre, avec les 70 flibustiers qui lui reste, il remonte vers le nord et pille au passage, en février 1687, Arica, puis, en mai 1687, il arrive devant Guayaquil, qui vient d'être prise par son ancien associé Grogniet. À la fin de l'année, il retourne dans l'Atlantique avec le *Batchelor's Delight* par le cap Horn. Aux Antilles, avec quelques-uns de ses hommes, il embarque avec le capitaine Edwin Carter, de la Barbade, qui les conduit en Pennsylvanie. En mai 1688, en compagnie de deux de ses hommes, Lionel Wafer et John Hingson, il se rend en Virginie où tous trois espèrent obtenir un pardon, mais ils sont arrêtés par le capitaine Simon Rowe, de la frégate royale *Dumbarton*, puis dépouillés de leur butin et emprisonnés à Jamestown par le gouverneur Howard of Effingham. En août 1690, les trois hommes obtiennent la permission de se rendre en Angleterre pour défendre leur cause.

Selon un informateur, en février 1691, Davis et Wafer, qui sont à Londres, auraient tenté d'obtenir la protection de la France. Enfin, en mars 1692, le roi Guillaume III ordonne que leur butin leur soit restitué, à la réserve de 300 £ destinés à la fondation, en Virginie, du College of William & Mary. Par la suite, Davis serait devenu l'un des pirates de la mer Rouge avant de revenir en Nouvelle-Angleterre avec William Kidd. Plus sûrement, en août 1702, il s'embarque à la Jamaïque comme volontaire avec le capitaine Brown qui va piller les Espagnols sur la côte de Carthagène et dans l'isthme de Panama avec l'aide des Indiens du Darien. En 1704, une relation de cette dernière expédition, *Davis, his expedition to the Gold Mines*, dont l'auteur est Davis lui-même, est publiée comme supplément d'une nouvelle édition des voyages de son vieux camarade Dampier.

Raynald Laprise

☛ *CARTHAGÈNE,* COOK, DAMPIER, FLIBUSTIERS, GROGNIET, KIDD, PAVILLONS CORSAIRES ET PIRATES, SWAN, TRISTAN, WAFER, YANKEY

DAVIS HOWELL (v. 1690, Milford [Pembrokeshire]-1719)

Que Davis vienne à la mer très jeune et à Bristol, port où il a d'ailleurs passé son enfance, n'est pas étonnant, pas plus qu'en 1718, il embarque sur un négrier comme capitaine en second ; car durant cette décennie, Bristol expédie autant de navires en Afrique que Londres, soit une dizaine par an. Lors de la première partie de ce voyage triangulaire, la *Cadogan* est capturée par le pirate Edward England. Son capitaine, Skinner – dont le surnom est l'« Écorché » – reconnu pour ses mauvais traitements à l'égard de son équipage, est massacré. Davis accepte de mener le navire au Brésil mais une partie de l'équipage l'oblige à infléchir sa route sur la Barbade. Jeté un temps en prison, il se rend aux Bahamas où il bénéficie de la présence de Woodes Rogers, porteur d'une amnistie générale. Il embarque sur un des deux petits sloops armés par le chasseur de pirates. À la Martinique, il profite de ce que, parmi l'équipage, les anciens forbans « pardonnés » ne soient guère désireux de changer d'existence, pour se mutiner. Ce n'est que la seconde fois. Maître des deux esquifs, il est élu capitaine, promettant la guerre « contre le monde entier ». Là commence réellement la carrière de ce pirate dont l'action repose avant tout sur l'utilisation de la ruse. Avec 35 hommes seulement, il s'empare d'abord d'un navire français de 12 canons, puis d'un autre de 24, portant 60 hommes. Afin d'abuser le capitaine, il utilise les prisonniers capturés pour grossir son équipage. Le *Buck* – appelé aussi la *Ruade* ou le *Mâle* – poursuit sa course et Davis s'empare d'un sloop espagnol puis fraye aux Açores, sans grand succès. L'archipel du Cap-Vert est l'étape suivante, visité sous pavillon anglais. Les pirates font du commerce à l'île de Saint-Nicolas, reconnaissent celle de Bonavista et prennent plusieurs bateaux dans celle de Mayo. Découverts par le gouverneur de Saint Yago, ils s'emparent de Ribeira Grande, la capitale anéantie par Jacques Cassard en 1712. Montant cette fois un navire de 26 canons et 70 hommes rebaptisé le *King James*, Davis fait voile sur la rivière de Gambie, cap sur le fort James, possession de la *Royal African Company*. Le commerce négrier étant officiellement libre depuis 1711, les *traders* sont nombreux à fréquenter ces eaux, dont l'accès est facilité par les travaux de reconstruction achevés deux ans auparavant. Davis donne à son navire l'apparence de l'un de ces négriers et pénètre dans la rivière comme marchand de Liverpool. Reçu à la table du commandant du fort, il introduit ses hommes qui s'emparent de la place, bientôt démantelée, et empoche 2 000 £ de butin. Il fraternise ensuite avec le pirate français La Bouche. Tous deux rencontrent un troisième larron, Thomas Cocklyn, devant la rivière de Sierra Leone. Mais, à la suite de la prise d'un négrier britannique, Davis s'aperçoit vite qu'il est préférable d'opérer seul. Continuant de longer la côte, il arraisonne sept marchands dont un interlope hollandais de 32 canons et 27 pierriers sur lequel il fait main basse et qu'il

rebaptise le *Vagabond* – *The Rover* – tout en conservant la *Biche* et la *Princesse galère*. À la tête de sa petite escadre, Davis s'empare à nouveau d'un très riche hollandais, la coque et la cargaison étant estimées à 15 000 £. Le Gallois fait route sur l'île de Principe où il se fait passer pour un chasseur de pirates. Ayant projeté d'inviter le Gouverneur et ses principaux officiers à bord pour les prendre en otage en échange d'une forte rançon, il est trahi par un Noir provenant d'un navire français qu'il n'avait pu s'empêcher de piller. Davis, le rusé pirate, tombe dans une embuscade où il est abattu. La suite relève d'un autre personnage, gallois également, Bartholomew Roberts.

Philippe Hrodej

☛ CASSARD, ENGLAND, ROBERTS, ROGERS

DAVIS JOHN (v. 1550, Devon-1605)

Originaire du Devon, John Davis est élevé à Stoke Gabriel, à quelques kilomètres au nord de Dartmouth, sur la Dart River. On ne connaît rien quant à sa date de naissance pas plus que sur sa famille. On peut seulement supposer qu'il reçoit une bonne éducation, en témoigne la qualité de ses écrits comme les divers journaux de ses expéditions. Il épouse Faith Fulford, en 1582, qui lui donne un fils en 1589, avant de divorcer quatre ans plus tard. Le fait de prénommer son fils Gilbert est sans doute une façon de se lier un peu plus avec le clan des Gilbert. Ceux-ci sont étroitement associés à l'explorateur sans que ce dernier n'ait jamais gravité autour de la reine Elizabeth comme le font les Gilbert.

Il est probable que Davis ait montré ses talents de navigateur au cours de plusieurs embarquements avec Sir Humphrey. Les premières références le concernant remontent à 1579, où il apparaît comme l'ami d'Adrian Gilbert, frère d'Humphrey. Il peut ainsi rencontrer Sir Francis Walsingham en 1583. Deux ans avant la reprise du conflit avec l'Espagne, l'Angleterre s'intéresse toujours à la route du Nord-Ouest pour atteindre la Chine. Après deux années de réflexion, un premier voyage est entrepris, William Sanderson (1547-1638), marchand londonien, est le principal actionnaire avec Adrian Gilbert, Walsingham et d'autres marchands de la *City* et d'*Exeter*. La première expédition, qui comprend le *Sunshine* de Londres (50 tx et 23 hommes) et le *Moonshine* de Dartmouth (35 tx), débute le 7 juin 1585 depuis Dartmouth. Dans le sillage de Frobisher, Davis atteint le Groenland et gagne la baie de Cumberland avant de rentrer en septembre à son port de base. L'année suivante, les deux barques sont réutilisées avec le *Mermaid* (120 tx) et la pinasse *North Star* (10 tx) pour un deuxième voyage. Le départ intervient un mois plus tôt que précédemment, rendant le périple plus périlleux: les relations avec les Inuits sont difficiles, les équipages se découragent face à une météorologie très défavorable, les brumes alternant avec les tempêtes. Le dernier voyage est effectué avec le *Sunshine* associé à l'*Elizabeth* de Londres et l'*Helen*. Davis emprunte le détroit qui porte désormais son nom, remonte jusqu'à une latitude de 73° Nord, mais les glaces et les vents violents le contraignent à rebrousser chemin. Il conclut à la probabilité d'un passage, ayant rencontré une mer ouverte mais il ne reviendra jamais dans les parages. Et si ces trois expéditions auront été des échecs, la publication de ses journaux de bord est l'occasion de découvrir l'intérêt porté par l'auteur sur la faune – chasse à la baleine et aux phoques – la flore et les indigènes. Elle alimente surtout l'espoir d'une nouvelle expédition.

C'est après avoir été explorateur que Davis devient corsaire. Une expédition lointaine est prévue en 1588, retardée, d'une part, en raison de la *Gran armada*, contre laquelle Davis commande le *Black Dog* (20 tx et 10 hommes), et d'autre part la mort, en 1589, de son protecteur Walsingham. En août, Davis, sur le *Drake* de 60 tx, se joint au duc de Cumberland aux Açores. Il amène avec lui une pinasse et un bateau. La campagne s'avère satisfaisante d'autant qu'en novembre, il a la bonne idée de s'en retourner avant la désastreuse conclusion de l'expédition.

En 1590, il intègre l'escadre qui s'empare du vaisseau espagnol *Urcha Salvaregina*, un marchand chargé de sucre et de cacao. La prise sera contestée en 1593, la fraude semblant importante. Davis recueille 1 100 £, de quoi financer l'armement suivant dont le but affiché est de récupérer le trésor que Cavendish n'avait pu ramener lors de son précédent voyage de circumnavigation. Pour cette occasion, Davis possède, en commun avec Adrian Gilbert, la barque *Delight* encore appelée *Dainty*. Celle-ci rentrera subrepticement au pays dès que les pertes risqueront d'être élevées. L'escadre regroupe en tout cinq vaisseaux: le *Leicester* ou *Galleon Dudley* (400 tx), le *Rœbuck* (240 tx) et le *Desire* (140 tx) sont les principaux. Davis, contre-Amiral, commande le *Desire*, ancien navire Amiral de Cavendish. Après avoir appareillé de Plymouth, le 26 août 1591, l'expédition est encalminée durant plusieurs semaines et obligée de se dérouter à Santos, au sud du Brésil, pour se ravitailler et être réparée après une violente tempête. Dans l'hémisphère Sud, l'été est passé. En avril 1592, devant le détroit de Magellan, les vents sont violents, le froid intense et la mortalité préoccupante. Après trois tentatives, Davis persiste à vouloir s'engouffrer dans le passage alors que Cavendish pense à emprunter le cap de Bonne Espérance. Tandis que Cavendish regagne Santos, Davis touche Port Desire. Il manque de vivres, près de la moitié de son équipage se mutine, neuf hommes poussés par la faim désertent; ils seront tués par les indigènes. Pour remédier à cette situation, Davis embarque en octobre des viandes de manchots séchés. Il revient en Angleterre, en juin 1593, avec seulement 13 survivants sur les 76 hommes d'équipage. Probablement arrêté sur les instances de l'amant de sa femme, il est jugé pour désobéissance puis élargi grâce à l'intervention de Sir Walter Raleigh. Maître sur le propre navire de Raleigh à Cadix et aux Açores en 1596-1597, le comte d'Essex l'autorise à passer au service des Hollandais.

En mars 1598, à la demande de la société de Balthasar de Moucheron, il embarque sur le *Lion* commandé par Cornelius Van Houtman, qui revient d'un voyage dramatique mais déterminant à Bantam, en Indonésie. Davis intègre donc une des quinze flottes qui vont faire voile pour l'océan Indien d'ici 1602, date de la fondation de la *VOC*. En compagnie de la *Lionne*, il atteint Atjeh, à Sumatra. Les deux navires sont attaqués et la *Lionne* capturée. Aux dires de Davis, après l'assassinat de Houtman, c'est lui qui reprend le contrôle de la conserve hollandaise, parvenant à ramener les deux bâtiments à Middlebourg en juillet 1599. Il passe naturellement au service de l'*EIC*, comme pilote major à bord du *Dragon rouge* (James Lancaster), de 600 tx et 200 hommes, ancien *Malice Scourge* du duc de Cumberland. Il s'agit de la première flotte de quatre navires envoyée par la toute nouvelle Compagnie des Indes orientales britannique – *Hector* de 300 tx, *Ascension* de 260 tx et *Susan* de 240 tx. L'appareillage a lieu depuis Woolwich le 13 février 1600. Le voyage dure deux ans et demi et l'explorateur-corsaire enrichi ne revoit l'Angleterre que trois ans plus tard et pour peu de temps. Un ultime voyage toujours comme pilote l'entraîne vers la Chine. Pilote sur le *Tigre* de Londres – sous les ordres du capitaine Edward Michelbourne – de 240 tx, il appareille en décembre à l'île de Wight, arrivant à Bantam en octobre de l'année suivante. En quittant Patany, dans l'isthme de Kraw, les Anglais sont attaqués par une jonque pirate japonaise aux abords de Bornéo. Davis est tué dans le corps à corps qui s'ensuit. Le *Tigre* rejoint Portsmouth en juillet 1606. Son fils aîné, Gilbert, hérite de ses biens.

Philippe Hrodej

☛Cadix, Cavendish, Cumberland, Frobisher, Lancaster, Moucheron, Raleigh, *VOC*

Decaen Nicolas Mélon
(v. 1753-ap. 1782)

Probablement natif du Havre, il est mentionné dans les archives comme second de la *Marquise d'Aubeterre*, ex-*Sainte-Anne*, armée à Pont-

Labbé et au Conquet par Le Guen de Neugel, ex-maire de Brest, en avril et mai 1779. Il s'agit d'une goélette de 12 canons et 35 hommes. Ce corsaire est trop petit pour faire la course (35 tx). Mais Sartine finit par céder aux instances du marquis d'Aubeterre ; bien qu'il ne veuille pas délivrer de commission à de si petits navires il lui en accorde une en guerre. Elle est en course du 21 avril au 30 mai 1779 et fait une prise. Le corsaire est vendu à Landerneau, le 25 novembre suivant. Decaen commande ensuite d'autres corsaires brestois durant la guerre d'Amérique. Il est d'abord capitaine de la *Marquise d'Aubeterre* n° 2, ex-*Puce*, de 40 tx, armée à Brest, portant 8 canons et 51 hommes (24 novembre 1779 au 27 mars 1780). Sur les six prises, il en ramène quatre (dont une reprise) à Landerneau, une à Morlaix ; quant à la dernière, elle a fait naufrage à Molène. Le navire est vendu à Landerneau le 30 mai 1780. Il doit être déchargé par les hommes de la Ferme « qu['il a] été obligé de prendre, attendu que le Roi s'est emparé des marins avant la fin du déchargement » se plaint le capitaine. Le produit brut des prises est de 200 410 l-t ; les intéressés se partagent 85 942 l-t. Passé sur le *Tartare*, un cotre, toujours armé par Le Guen de Neugel, il fait la course contre les ennemis de l'État du 20 septembre 1780 au 20 avril 1781. Mais ce navire est pris le 21 avril par les Anglais sans qu'il y ait eu combat. Il avait fait une seule prise, la *Jeanne et Peggy* (mars 1781) et le produit brut de 13 831 l-t laisse aux intéressés une perte de 44 906 l-t. Il commande ensuite le *Comte de la Motte-Picquet*, ex-*Hawk*, armé le 13 juin 1781, à Brest, par madame Bertrand Keranguen. Il prend en août la *Catherine* de Brême qu'il doit relâcher. Il commande le *Succès*, corsaire français avec lettre de marque, capturé en 1782. Il prend la barre de la petite goélette corsaire de Brest, le *Chardon* – de 20 tx, 4 canons, 12 pierriers et 35 hommes – le 10 août 1782, armée en guerre par Calmetz. Mais elle est capturée par l'ennemi en novembre. Elle avait fait trois prises qui produisent 22 936 l-t soit 5 658 l-t à l'équipage et une perte de 2 057 l-t pour les intéressés.

Le fils de Nicolas, natif du Havre, Mélon Honoré Decaen, arme en 1771-1792, à titre personnel ou en association avec Alexandre Morchoisne, l'*Amazone* de 250 tx. Ils travaillent ensemble jusqu'aux débuts de l'Empire. Mélon Decaen figure pour l'an X dans la liste des 600 contribuables plus imposés du département, parmi les Havrais, mais sans indication de revenu.

Olivier Corre

☛ *Brest*, *Le Havre*

DECATUR STEPHEN (5 janvier 1779 Sinepuxent [Maryland]-22 mars 1820, Bladensburg [Maryland])

D'origine française, son grand-père étant natif de La Rochelle, Stephen Decatur voit le jour aux États-Unis dans le Maryland. Il intègre l'*US Navy* en 1798 et est promu lieutenant le 21 mai 1799. Il devient célèbre lors de la guerre que mènent les États-Unis d'Amérique contre les Barbaresques, et notamment lors de la campagne de Tripoli en 1803-1804. Il commande le schooner *USS Entreprise* et, le 23 décembre 1803, capture le ketch ennemi *Mastico*, qui est rebaptisé *USS Intrepid*. C'est à son bord que Decatur mène dans la nuit du 16 février 1804 un raid contre le port de Tripoli pour détruire la frégate américaine *USS Philadelphia*, capturée par les Barbaresques. Cette action d'éclat lui vaut une célébrité immédiate. Il devient alors le plus jeune capitaine de l'histoire de l'*US Navy*. Il participe ensuite aux bombardements de Tripoli les 3, 7 et 25 août et le 3 septembre 1804. La paix est conclue en 1805 suite aux négociations menées avec le bey de Tunis.

Lors de la guerre anglo-américaine en 1812, Decatur est à la tête d'une petite escadre de trois navires, dont l'*USS United States* à bord duquel il capture la frégate anglaise *HMS Macedonian*, le 25 octobre 1812 non loin des Açores. Ce navire intègre l'escadre de Decatur. En dépit de son courage, il doit se rendre, blessé, en janvier 1815 suite à un combat mené sur l'*USS*

President, contre quatre navires britanniques, non sans avoir coulé le *HMS Endymion*. Dès le mois de mai 1815, il participe à la tête d'une escadre de dix navires à la guerre américano-algérienne dans le but de sécuriser les approvisionnements des États-Unis en esclaves et de faire cesser la pratique du tribut payé aux Barbaresques. Il capture alors le navire-Amiral *Mashouda* et le brick *Estedio.* Montrant l'un des plus beaux exemples de la diplomatie de la canonnière, il contraint le dey d'Alger Omar à signer un traité mettant fin aux attaques de navires barbaresques. Devenu l'un des trois « Commissionneers » de l'*US Navy* entre 1816 et 1820, il occupe alors un important poste administratif à terre. Il est tué lors d'un duel qui l'oppose à un capitaine disgracié, James Barron, le 22 mars 1820 à Bladensburg. Stephen Decatur est resté dans les mémoires pour son audace au combat mais aussi pour son patriotisme exacerbé.

Olivier Levasseur

☛ *ALGER*, BARBARESQUES, *ÉTATS-UNIS, LA ROCHELLE*, *TUNIS*

DELARUE MATHIEU DIT *FACE D'ARGENT* (25 novembre 1703, Granville-28 mai 1767, Granville)

Natif de Granville, Mathieu est le fils de Jacques Delarue, sieur de Vaudroulin, capitaine de navire, et de Julienne Tapin. Il épouse Angélique Tapin, le 3 octobre 1736 dans sa ville natale où il décédera également en 1767.

Après avoir effectué plusieurs campagnes de pêche à Terre-Neuve, Mathieu Delarue est reçu maître et pilote, le 22 mai 1724. Dès lors, il dirige plusieurs navires, d'abord à la pêche aux huîtres, puis à la pêche morutière à Terre-Neuve. Lorsque la guerre de Succession d'Autriche éclate, il commande le *Joseph*, un morutier armé en guerre et marchandise, avec lequel il prend, en association avec d'autres morutiers granvillais et malouins, cinq navires anglais. Ce succès le pousse à participer activement à la guerre de course qui se pratique à Granville. En décembre 1745, il embarque comme troisième capitaine sur le *Duc de Chartres* (230 tx, 32 canons). Le navire est malheureusement capturé. Delarue revient des prisons anglaises le 5 juin 1746. En 1747, il prend le commandement d'un moyen corsaire de 100 tx, le *Thamas Koulikan*. Peu après son appareillage, il rencontre un navire anglais contre lequel il livre un combat violent. Son second, a les deux bras arrachés par deux boulets de canon. Delarue a le bas du visage broyé par un boulet qui lui arrache la mâchoire et lui crève les yeux. Aveugle et muet, nourri à l'aide d'un entonnoir, Mathieu Delarue vit encore pendant vingt ans grâce à une demi-solde, prélevée sur la caisse des Invalides, qu'il reçoit en récompense. On l'appelle dès lors « *Face d'Argent* », en raison du masque de ce métal qu'il porte désormais pour cacher sa cruelle difformité.

Michel Aumont

☛ GRANVILLE

DELICAET GILLIS (?, Flessingue-1673)

Le marin zélandais Gillis Delicaet est l'un des rares capitaines flibustiers du XVII[e] siècle à avoir servi tant les Anglais que les Espagnols. Pour les premiers, il était mieux connu sous le nom de Yallahs – corruption anglaise de son prénom –, et pour les seconds sous celui de Gil de las Casas, alias Pajalarga, du nom du navire qu'il commandait. Selon le biographe de son associé Jan Erasmus Reyning, après avoir fait un voyage en course avec un capitaine jamaïcain, ils achètent ensemble un brigantin dont ils donnent le commandement à un autre de leur compatriote, Roc le Brésilien (ou Garretson). Après un voyage avec celui-ci, Delicaet, vers la fin de 1668, devient lui-même capitaine de la frégate espagnole *Pajalarga*, de 12 canons, amenée à la Jamaïque par Moïse Vauquelin. Avec ce bâtiment rebaptisé *Port Royal,* il rejoint à l'Île-à-Vache, en janvier 1669, la flotte d'Henry Morgan. Cependant, il est l'un des six

capitaines qui manquent le rendez-vous de l'île Saona et qui, sous les ordres de Charles Hadsell, échouent dans une entreprise contre Cumana. En compagnie de Joseph Bradley et Roc, deux des capitaines de cette bande, il gagne les côtes du Yucatán où ils pillent quelques bateaux et font des descentes sur les villages côtiers. Ils passent ensuite deux mois dans la lagune de Términos, durant lesquels Delicaet charge son navire de bois de teinture. Fin 1669, reprenant la mer, il rejoint Bradley devant Campêche, puis il récupère Roc qui a perdu son brigantin sur la côte Nord du Yucatan. En septembre 1670, retournant à la Jamaïque, il carène le *Port Royal*, sur la côte Est de Cuba, puis va rejoindre à l'Île-à-Vache la flotte de Morgan, sous les ordres duquel il participe à l'entreprise de Panama. Au retour de cette expédition, il relâche aux Caïmans plutôt qu'à la Jamaïque, et c'est là que son ancien associé Erasmus, envoyé par le gouverneur Modyford pour le ramener à Port Royal, le rejoint. Delicaet convainc toutefois le messager de continuer la course avec lui, puis gagne la baie de Campêche, où il s'associe avec le capitaine David Martin qui y charge du bois de teinture. Avec son lieutenant Erasmus et la plupart de leurs hommes, il décide alors de passer au service des Espagnols, et le gouverneur du Yucatán, Fernando Francisco de Escobedo, accepte de recevoir leur reddition. En novembre 1671, John Wilgress, commandant la frégate royale *Assistance*, envoyée par le nouveau gouverneur de la Jamaïque, Thomas Lynch, pour capturer Delicaet, fait escale à San Francisco de Campêche, mais Escobedo lui refuse la permission de l'arrêter, allant jusqu'à donner au renégat une commission pour garder les côtes du Yucatán. Dès décembre, Delicaet rembarque sur le *Port Royal* qui retrouve son ancien nom espagnol de *Pajalarga*. Avant la fin de l'année, à Bocas de Conil, près du cap Catoche, il surprend cinq navires anglais venus traiter avec les bûcherons. En avril 1672, alors qu'il escorte un navire marchand vers Tabasco, il capture dans la lagune de Términos la barque de Clément Symons, un ancien associé, qu'il abandonne sur une île avec son équipe. En juillet, étant de nouveau vers le cap Catoche, il met la main sur deux autres bateaux anglais, portant en tout près de 600 £ en argent, et le mois suivant, il s'empare de la barque de Roger Kelly, lui aussi un ancien flibustier, qu'il conduit à Campêche en compagnie de ses deux autres prises. En octobre, il capture un autre Anglais revenant de la lagune avec 90 t de bois de teinture, puis il retourne vers les côtes Nord du Yucatan où il fait une autre prise de même nature sur les Anglais. Le 5 mai 1673, après une escale à Campêche, il appareille à la lagune de Términos, avec une barque, un brigantin et à peine 50 hommes. À son arrivée, il capture un ketch, mais le 13 du même mois, il est attaqué par deux petites frégates commandées par le Hollandais Johannes Reekes et le capitaine français Beauregard, appuyés par plus de 200 bûcherons conduits par George Reeves. Alors que le brigantin qui l'accompagne est capturé par ces derniers, il doit échouer sa barque puis se réfugier dans les bois avec ses hommes. Peu de temps après, il est capturé et tué par Reeves et ses hommes.

Raynald Laprise

☛ LYNCH, *FLESSINGUE,* FLIBUSTIERS, GARRETSON, *LAGUNE DE TRISTE,* MODYFORD, MORGAN, *PORT ROYAL,* REEVES, VAUQUELIN

DELORME VILLEDAULÉ FRANÇOIS MARIE (1784-?)

Armateur corsaire malouin de l'époque impériale, il réalise de 1808 à 1813, douze armements en course dont la moitié en association avec Pierre Kermel, originaire de La Rochelle, Pierre Marie Coste (1774-1816) et Jean-Marie Lecudennec, confrères malouins. Sa flotte, constituée de cinq corsaires, se compose d'unités modestes entre 15 et 30 tx – exception faite du *Coursier*, 101 tx – loin de la moyenne des 80 tx observée dans le port. Son bilan est mitigé : les douze armements font un total de seize captures ; deux campagnes sont infructueuses ; trois autres se soldent par la perte du

navire : le *Jean-Bart* et l'*Incomparable* sont pris par les Anglais en 1809 et 1811 et l'*Espérance* subit un naufrage près du Conquet lors de sa seconde sortie en 1808. La comptabilité offre également des résultats financiers variables : ainsi en 1808, l'unique prise de l'*Espérance* – la *Mary*, navire anglais – donne un produit net insuffisant (14 694 f) pour contrebalancer les frais engagés – 28 000 fr. d'armement, sans compter les frais supplémentaires éventuels comme les réparations en cas de dommages et le complément d'avitaillement lorsque la campagne se prolonge. De même, le *Coursier* réalise deux ans plus tard deux captures liquidées à Paimpol – la *Belle Anne* et l'*Harmony*, anglaises – dont le produit net s'avère inférieur aux dépenses : les intéressés se retrouvent avec une perte s'élevant à près de 60 000 fr. La capture d'une seule prise assure rarement la rentabilité d'une course, en particulier lorsque celle-ci est faite avec le soutien d'un second corsaire qui appartient au même armateur. En 1811, le *Coursier* et le *Turbulent* capturent la *Mary-Ann*, ce qui a pour effet de faire perdre à Delorme Villedaulé le fruit d'une commission de prise. Les six prises anglaises du *Coursier*, armé pour sa troisième course en 1812, assurent un produit net de près de 300 000 fr. et un gain de 150 000 fr. aux intéressés. *A contrario*, les quatre captures réalisées par le même lors de sa campagne suivante en 1813 sont insuffisantes : l'*Alfred*, le *Fair Accadian*, le *Conways* et le *Harald* ne représentent après soustraction des frais qu'une somme nette de 90 400 fr. Les actionnaires essuient une perte de 24 000 fr. Il arrive cependant que la chance accompagne le capitaine et son équipage. En 1809, lors de sa seconde campagne – et avant d'être pris par un vaisseau anglais – le *Jean-Bart* fait une capture inespérée, l'*Eliza de Norfolk*. Le navire sous pavillon américain est terri à Paimpol où la vente de son chargement composé de 20 tonnes de sucre rapporte un produit net de plus d'un million de fr. Les intéressés se partagent ainsi plus de 560 000 fr., le réarmement ne leur ayant coûté que 12 406 fr., soit quatre fois leur mise de départ. Cet exemple reste une exception mais permet de saisir l'engouement, l'entêtement parfois, de certains armateurs et actionnaires en attente de « gros coups ». Cette campagne contribue grandement à rendre positif le solde global de l'ensemble de l'activité : 1,5 million de fr. nets pour les seize prises et un chiffre de 431 712 fr. de gains à partager entre les actionnaires, alors que huit armements sur douze sont des échecs financiers pour ces derniers. Au-delà de la chance ou de l'infortune, l'explication tient en grande partie au choix des navires. Ainsi, le *Coursier*, armé quatre fois, a réalisé plus de 80 % des captures enregistrées (treize prises sur seize). Cette situation tient fort probablement à sa taille (101 tx) qui le rend moins vulnérable sur mer que le reste de la flottille. Trois des quatre navires qui constituent la flotte finissent d'ailleurs tragiquement. Le choix du navire s'avère donc déterminant dans la réussite de l'entreprise.

Karine Audran

☛ *La Rochelle*, Pavillons corsaires et pirates

Des Augiers Jean-Baptiste Achard chevalier (?-9 décembre 1708, Médoc)

Le chevalier Des Augiers n'a pas laissé de trace quant à ses véritables origines. Enseigne de vaisseau en 1675 à Rochefort, il embarque sur l'escadre de Jean d'Estrées en 1677. Il revient de Tabago (actuellement Tobago) avec la mâchoire cassée après le combat contre les Hollandais. Aide-major en 1680, capitaine de frégate quatre ans plus tard, il est capitaine de vaisseau le 10 janvier 1687 : une carrière rapide qui s'inscrit dans une relative période de paix en Europe (1678-1688), mais qui n'ira pas plus loin, hors la croix de Saint-Louis qui lui est accordée au moment de sa création en 1693, assortie en 1700 d'une pension de 20 000 l-t. C'est pourtant durant la guerre de la Ligue d'Augsbourg que le chevalier fait parler de lui, comme officier d'abord, comme corsaire ensuite. À Bévéziers (1690), il commande le

Modéré de 52 canons placé à l'arrière-garde. Passé sur le *Maure* (54 canons), il intercepte le 30 janvier 1692 un convoi hollandais chargé de blé qui se rend de Bilbao à Cadix. Il a avec lui trois frégates : *Poli*, *Opiniâtre* et *Séditieux*, respectivement de 36, 36 et 26 canons. Les deux escorteurs de 50 et 46 canons sont coulés avec la plupart des 500 hommes embarqués. Quatre prises sont menées à Rochefort, selon la *Gazette de France*, trois autres sont prélevées par deux armateurs de Saint-Jean-de-Luz sur les 22 voiles bataves. Après cette spectaculaire opération, Des Augiers commande toujours le *Maure* à La Hougue (avril 1692) sous Villette-Mursay. La défaite ne l'empêche pas de repartir en croisière. Le 31 août, à la tête des vaisseaux le *Maure*, la *Perle* et le *Modéré*, avec Forbin, il capture au large du cap Lizard deux vaisseaux ennemis, le *Castricum* de 54 canons et la *Marie-Elizabeth* de 48 canons, se saisissant de huit bâtiments marchands menés à Brest tandis que les corsaires malouins s'emparent de seize autres navires qui prennent la route de Saint-Malo. Les chiffres sont-ils exacts ? En tout cas, c'est bien une course d'État qui permet au chevalier de s'illustrer.

Il effectue aussi plusieurs voyages aux Antilles. En octobre 1695, un convoi assez hétéroclite appareille de La Rochelle pour transporter une centaine de filles à marier et de garçons à travailler, ainsi que six compagnies franches de la Marine. Il doit en passant récupérer les habitants de l'île de Sainte-Croix et conduire tout ce monde à Saint-Domingue. Des Augiers, à la tête du *Cheval marin*, commande cette escadre comprenant deux vaisseaux, deux frégates, quatre flûtes et deux marchands. En janvier 1696, plus de 1 000 colons et esclaves sont déplacés. Sa mission exécutée, Des Augiers s'en revient en France et atterrit à Belle-Île le 26 avril 1696 : trois semaines auparavant, Renau d'Élissagaray a lui-même quitté La Rochelle pour une campagne de course aux Antilles. Pour Des Augiers, il s'agissait d'un armement royal certes, mais durant cette campagne, quatre prises ont été réalisées, une à l'aller, le *Saint-Jean-Baptiste* de Rotterdam, trois au retour, le *Jacques* d'Amsterdam, le *Saint-Jean* de la Barbade et l'*Ile-de-Wight* anglais. Dès le mois de juillet, le capitaine de vaisseau reçoit de nouvelles instructions. Louis XIV entend laver l'affront infligé aux Domingois des quartiers du Nord par les Anglo-Espagnols l'année précédente. En observant la plus grande discrétion, Des Augiers doit se poster devant Puerto Rico pour détruire l'armada de Barlovento et, si celle-ci reste à La Havane, il doit supprimer le plus de bâtiments possibles sur les côtes venezueliennes. À la suite de quoi, il faudra, depuis Saint-Domingue, tâcher d'organiser une descente à la Jamaïque avec les flibustiers avant une croisière sur la côte du Honduras pour y détruire les hourques espagnoles. Avec les vaisseaux le *Bourbon* (68 canons et 400 hommes) et le *Bon* (56 canons et 330 hommes) commandé par Patoulet, Des Augiers quitte Brest le 18 août 1696 pour rejoindre à La Rochelle les frégates *Badine*, *Aigle* et *Favori*, portant de 32 à 36 canons ainsi que la flûte la *Loire*. L'armement étant aux frais de l'État, un convoi attend le chevalier devant la cité aunisienne, histoire de rentabiliser l'affaire. Atterrissant à la Grenade, l'escadre fait voile sur Puerto Rico, mais depuis Saint-Thomas, Des Augiers apprend que l'armadille est mouillée à La Havane. Le commandant décide alors de mener une croisière entre la Marguerita et le cap Caldero. Plusieurs semaines passent en vain. Le 28 octobre, pour en finir, les deux vaisseaux affrontent le feu des cinq forts de la Guayra et s'emparent du galion la *Patache de la Marguerita* de 40 canons (il ne porte rien à sa première batterie). Sur ce dernier, des 450 hommes d'équipage, 120 sont présents, les autres ont été décimés par les fièvres ou ont déserté. Se trouvent à bord 8 000 fanègues de cacao (880 000 livres poids), 100 000 piastres – dont 2 000 cachées dans le cacao et un pillage évalué entre 7 et 8 000 –, de la vanille et de la cochenille pour une valeur totale de près de 2 millions de l-t. Un bâtiment anglais est saisi sur la route de Léogane, adjugé 17 500 l-t. Sur place, le chevalier comprend

vite qu'avec la promesse non tenue de Renau, les flibustiers n'apporteront pas leur concours, et ce malgré la promesse de 500 écus par tête avec lesquels il essaie de les appâter. Ne pouvant faire une descente à la Jamaïque, Des Augiers s'apprête à passer au dernier volet de sa mission. Mais, après une succession de calmes plats et de vents contraires, il découvre, le 6 janvier 1697, devant la ville de Santo Domingo, l'armada de Barlovento qui file vers l'Ouest. Il aligne le *Bon*, le *Bourbon*, la *Badine* et le *Favori* tandis que les Espagnols doivent faire face avec l'*Amirante* de 56 canons, ses deux conserves de 46 et 38 canons, une frégate de 30 et une patache de 20 canons avec deux prises françaises. Mais là encore, le sous-effectif est notoire. Au vrai, la prise de *Christ de Maracajes* (le vice-Amiral) n'est pas une grande victoire pas plus qu'une opération rentable : il ne se trouve à bord que 7000 l-t à peine. Seule chose positive, le commandant espagnol, « homme d'esprit et de bon sens » propose de faire racheter le cacao par des marchands de Madrid et de Bilbao à 30 sols la livre, soit pour 1,32 million de livres. Des Augiers n'avait que dix mois de vivres. Il décide de ne pas attendre le baron de Pointis, mène une campagne stérile devant le Honduras et touche La Rochelle au début du mois de juin 1697. Le chevalier a au moins épargné au Roi de la dépense. Après Ryswick, la Compagnie des Indes orientales lui donne le commandement d'une escadre de quatre vaisseaux pour rétablir son autorité. Des Augiers arme donc le *Bon* à Rochefort, l'appareillage ayant lieu en février 1698. Un périple de plus de deux ans, plutôt décevant, qui lui fait successivement visiter le Bengale, Pondichéry puis Surate et Goa (départ en février 1700). Le *Bon* n'est de retour en France qu'à la fin de l'année, en compagnie du *Castricum* (son ancienne prise) et de l'*Aurore*.

Durant la guerre de Succession d'Espagne, il retourne aux Antilles sur l'*Élizabeth* (60 canons), escortant vingt-cinq marchands en 1703 à la Martinique et à Saint-Domingue et ramenant sain et sauf un convoi au retour (mai 1704). Des Augiers reste un officier du Roi pratiquant la course d'État, faute sans doute d'avoir pu trouver un financement pour passer à un armement mixte. Ce n'est qu'en 1705 que l'occasion se présente. En août, il propose à Louis XIV de s'emparer de la flotte du Brésil, sur les six vaisseaux demandés il en aura quatre. Avec l'*Élizabeth*, il obtient l'*Achille* de 60 (sous les ordres de Luppé du Garrané), le *Griffon* de 42 (sous les ordres de Fondelin) et la *Naïade* de 22 canons, l'ensemble portant 1270 hommes, le tout pour une campagne de neuf mois. Il est prévu de croiser à la hauteur de Sainte-Hélène afin de pouvoir prendre aussi sur les *indiamen*. Après une relâche au Sénégal, le 13 avril 1706, l'escadre s'abat sur trois bâtiments hollandais faisant route vers les Indes. Le combat est particulièrement violent. L'*Élizabeth* range le *Hochstedt* de 54 canons. Les Français perdent 30 hommes, les Hollandais, deux fois plus. Ils finissent par se rendre. L'*Achille* s'empare de l'*Assendelft* de 50 canons au prix de sept heures de combat et 26 hommes hors de combat. Le *Berg* parvient à s'enfuir. Le *Hochstedt* est incendié tandis que le *Griffon* mène l'*Assendelft* à la Martinique et que la *Naïade* rapatrie les prisonniers chez eux. Des Augiers et de Luppé tentent vainement de ravager la colonie hollandaise du Cap avant de revenir sur Sainte-Hélène. Le 12 juin, les deux vaisseaux français entrent dans James Bay en arborant pavillon hollandais. Malgré le feu des forts, ils prennent en remorque le *Queen* de 26 canons et le *Dover* de 20, venant respectivement de Madras et de Sumatra. Après un ravitaillement à l'île de Fernando de Noronha, Des Augiers rejoint le *Griffon* à la Grenade avant de regagner Brest, le 10 novembre. S'agissant d'un armement au cinquième, le commandant a négocié son propre dixième, y compris dans les 20 % revenant au Roi qui, en sus, a une part dans l'affaire à hauteur des vivres fournis (34500 l-t). La somme de 124000 l-t avait été arrêtée avant le départ pour couvrir la dépense. Les prises sont liquidées à Nantes, les 24 paquets de diamants sont vendus à Paris. Les armateurs – dont les Trouin ? – perçoivent le triple de leur capital. C'est finir

par un coup de maître. Mais de Luppé est mort et Des Augiers, malade, se retire sur ses terres de Médoc où il meurt dans un état de démence.

Philippe Hrodej

☛ *Bilbao, Brest, Cadix*, Forbin-Gardanne, *La Rochelle*, Luppé du Garrané, Pavillons corsaires et pirates, Pointis, Renau d'Élissagaray, *Saint-Jean-de-Luz*, *Saint-Malo*, Trouin

Deschamps du Rausset Jérémie
(v. 1610, Monsac-ap. 1667)

Jérémie Deschamps naît dans la châtellenie de Beaumont du Périgord, près de Bergerac, vers 1610. Il se dit sieur de Monsac où son père, Isaac, et son grand-père étaient notaires, Du Rausset étant une propriété de sa famille. Le prénom de Jérémie rappelle qu'il est élevé dans la religion réformée, comme bien des coloniaux de cette époque. Cadet, on pense qu'il se rend très tôt aux Antilles. Est-ce comme chasseur ou boucanier comme le laisse entendre Bruzen de La Martinière? Coreligionnaire de François Levasseur, il est dès lors possible que Du Rausset ait fait partie de la quarantaine de boucaniers de la Grande Terre qui se tiennent en appui d'un contingent de même force, venu de Saint-Christophe pour reprendre la Tortue aux Anglais, lesquels sont commandés par un dénommé James. Cette participation est confirmée dans la commission qui lui sera délivrée quelques années plus tard: il aurait donné de notables preuves de son expérience et de sa valeur «en la reprise des mesmes Isles». Après l'assassinat de Levasseur, l'ancien chasseur demeure à la Tortue au service de Timoléon Hotman de Fontenay, jusqu'à ce que les Français soient chassés de l'île en 1654. Revient-il en France avec son chef? Fontenay ayant échoué à reprendre l'île et la garnison espagnole l'ayant désertée, c'est à Du Rausset que le pouvoir royal délivre une commission au mois de décembre 1656. Il est stipulé que le commandant doit «maintenir le commerce et trafic desdites îles». À quelques années de la paix des Pyrénées, «trafic» a une signification on ne peut plus claire. Le général Brayne, gouverneur de la Jamaïque signale à Londres qu'un «général» français donne à qui veut des commissions pour aller en course et en tire «un revenu considérable». Il s'agit du gouverneur et lieutenant général des Antilles, le chevalier de Poincy. Même si Du Rausset n'est pas nommément désigné, il est difficile de ne pas imaginer que Poincy ne lui ait donné délégation. Comme les Anglais sont également présents dans l'île, en l'occurrence Élias Watt, sa famille et une dizaine de fidèles, Du Rausset n'hésite pas à se faire délivrer une commission britannique à Londres. Il s'embarque ensuite à La Rochelle et passe par la Jamaïque faire reconnaître son pouvoir. Watt, ne supportant pas cette autorité, part s'établir en Nouvelle-Angleterre. D'Odley, depuis le Port-Royal, s'aperçoit rapidement qu'il ne peut compter sur le Périgourdin qui n'entend pas partager les profits de la course. L'envoi de James Arundell pour se saisir de Du Rausset se solde par un échec. Le gendre de Watt ne rencontre que Frédéric Deschamps de La Place, son neveu, qui avait embarqué avec lui à La Rochelle. Du Rausset, alité au Cul-de-Sac, préfère retourner se soigner en France (1662), pendant que Frédéric Deschamps s'occupe de fortifier à nouveau la Tortue. Il a à sa disposition 150 hommes armés: de quoi repousser un détachement anglais en 1663, conduit par le colonel Berry et le capitaine Longford. La Tortue continue d'être un repaire de pirates. Jean David Nau, dit François l'Olonnais, y reçoit son premier commandement, sans doute sur un vaisseau de La Place. Les 300 à 800 boucaniers éparpillés sur la Grande Terre utilisent fréquemment leurs «chaloupes et canots [...] ayant pillé et volé plusieurs bâtiments anglais et flamands» en traite, qui sont ensuite négociés avec les cuirs à la Tortue. C'est encore sous le gouvernement de Du Rausset (1659 ou 1661) qu'un parti de 400 chasseurs, réquisitionnant une frégate nantaise, mène une opération de représailles contre la ville de Santiago de Los

Caballeros, revenant avec un butin considérable de 300 pièces de huit par homme. En 1664, au moment où Colbert crée la Compagnie des Indes occidentales, Du Rausset propose aux Anglais de leur vendre la Tortue pour 6 000 £ ce qui a pour résultat de le faire emrpisonner à la Bastille. Sa liberté, en novembre 1664, est négociée avec un très fort rabais. La Compagnie lui verse 14 000 l-t, ainsi que 1 000 l-t à son neveu, soit trois quarts de moins que ce qui était prévu. En mai 1667, la créance est définitivement acquittée. Du Rausset demeure alors à Paris. D'aucuns disent – et la chose est reprise par Le Pers – que n'ayant plus de quoi vivre en France, Du Rausset finit ses jours à la Tortue, généreusement recueilli par son successeur, Bertrand d'Ogeron.

Philippe Hrodej

☛ BOUCANIERS, FONTENAY, NAU, *LA ROCHELLE, LA TORTUE,* LEVASSEUR, *PORT-ROYAL,* OGERON DE LA BOUÈRE

DESLANDES NICOLAS, SEIGNEUR ET PATRON DE LA MEURDRAQUIÈRES
(23 décembre 1744, Cérences-6 septembre 1816, Granville)

Nicolas Deslandes est le plus gros armateur granvillais du règne de Louis XVI. Son père, Charles-François, sieur du Mesnil et descendant d'un greffier en chef du bailliage de Cérences est dit « laboureur » (propriétaire terrien), lieutenant des non-détachés de la paroisse où il s'est retiré « vivant noblement », dépensant ses économies et les alimentant par son privilège des débits de l'eau-de-vie pour les pêcheurs à la morue (600 000 l-t de chiffre d'affaires annuel). Il a épousé Anne Onfroy le 21 avril 1742.

Leur fils, Nicolas Deslandes se marie le 12 juillet 1785 avec Céleste Anne de la Forterie, fille de Luc sieur de Valmont de la Forterie, également armateur, et d'Anne Julienne Françoise Lucas de Lezeaux. Ils ont comme descendants Céleste Anne (1786-1875) et Nicolas-Jules Dit Colin (1789-1847). Ce dernier sera d'abord aspirant de marine puis auditeur au Conseil d'État. Il fera ensuite carrière comme sous-préfet de Saint-Lô, près des terres paternelles (1812-1816), puis de Domfront et de Saint-Claude.

Nicolas Deslandes travaille d'abord dans l'étude d'un procureur, parce qu'il se destine au barreau, mais le commerce l'attire tout autant. Il parvient au négoce de façon singulière, grâce à son habileté juridique et à son sens aigu des affaires. Attiré par l'activité maritime, il fonde une maison de commerce et d'armement à Granville, en 1767. Il remarque alors la vacance de quatre charges de procureur dans l'amirauté granvillaise. Ayant compris qu'un édit de 1711 permet à « tous marchands, négociants et gens entendus au fait du commerce et de la navigation de les acquérir et de les exercer », donc d'être candidat aux offices de l'amirauté sans être nécessairement diplômé en droit ou avocat, il exerce et cumule les fonctions de ces procureurs postulants à Granville, sans même avoir été accrédité par la juridiction en question, ce qui contrarie fortement les avocats granvillais. Autorisé en 1770 à exercer les charges acquises pour la somme de 1 200 l-t, il les garde pendant deux ans, avant de les revendre 22 000 l-t. L'énorme bénéfice qu'il en tire profite alors pleinement à son négoce.

Ses activités sont orientées vers les trois secteurs de la marine de l'époque. En premier, il arme à la pêche pour Saint-Pierre et est l'un des premiers à prendre possession de la côte de Terre Neuve à la suite du traité de Versailles. Il débute à 24 ans par plusieurs de ces armements qui passent de deux en 1772 à six en 1777, soit vingt-deux armements employant 600 matelots durant les six années d'avant-guerre. Deuxièmement, il arme au commerce, parfois « à la grosse aventure », pour les colonies, parfois au cabotage. Troisièmement, et c'est notre sujet, il arme en course durant les guerres d'Indépendance américaine (1778-1783), de la Révolution et du Consulat et de l'Empire. Dès l'ouverture des hostilités en Amérique, il y expédie pour le compte du Gouvernement deux de ses navires, le *Marquis de Miromesnil* et le *Gastigny*, chargés de vivres et de provisions (1781). C'est en pratiquant la guerre de course

qu'il fait fortune. Il ouvre l'activité corsaire granvillaise en armant un sloop morutier de 75 tx, le *Marquis de Néel*. Sa campagne se montrant toutefois trop décevante, il préfère le désarmer pour se consacrer pleinement à ses nouveaux bâtiments. Nicolas Deslandes représente alors, aux yeux de tous les armateurs granvillais, celui qui arme, seul ou en société, les deux plus imposants corsaires : le *Monsieur* (475 tx, 40 canons) et la *Madame* (390 tx, 40 canons). En association avec Luc Forterie-Valmont, son parent, et Gaud Le Boucher de Vallesfleurs, il arme le *Monsieur* pour deux campagnes, en 1779 et en 1780 (société par actions proposées à Paris comme dans les grandes places de l'Ouest). À la suite d'un désaccord avec Le Boucher de Vallesfleurs, il arme seul la *Madame* pour trois campagnes, de 1780 à 1782. Il arme également en course le *Duc-de-Fitz-James* (24 tx, 7 canons), le *Frère Questeur* (15 tx). Nicolas Deslandes parle aussi du *Comte de Vaudreuil* (20 canons), mais on ne trouve pas sa trace dans les rôles de désarmement du port. Une pièce mentionne encore une petite unité, la *Fidelle* ci-devant la *Charlotte* (70 tx et 10 hommes seulement, sous les ordres du capitaine Rémi Gaillard), que ne cite pas Deslandes. Le *Frère Questeur*, commandé par François Le Huby, est capturé lors de son unique course en 1781. Le *Monsieur* effectue deux campagnes, sous le commandement du capitaine Nicolas Guidelou de mars à octobre 1779 – faisant dix-neuf prises dont douze corsaires montant à 129 canons et 539 hommes d'équipage – puis sous celui du capitaine Jean-Baptiste Beauchet (8 janvier-13 mars 1780), qui capture trois ennemis avant d'être arraisonné à son tour par deux vaisseaux de guerre britanniques. Le *Monsieur* est remis en service dans la *Royal Navy*. La *Madame* réalise trois courses sous les ordres du capitaine Adrien Langlois, lieutenant de frégate. Durant la première (11 avril-16 juillet 1780), elle prend onze ennemis et fait une reprise espagnole sur les Britanniques. Durant la deuxième (25 décembre 1780-08 avril 1781), huit navires sont capturés, enfin, la troisième (14 janvier-1er juin 1782) se solde par quatre prises dont une de 400 tx, à l'issue de laquelle elle désarme à Bordeaux. Lorsque la *Madame* est vendue 121 000 l-t en 1784, elle a fait vingt-trois prises dont une frégate du roi d'Angleterre et sept corsaires (soit 92 canons et 441 prisonniers) pour un produit total des liquidations de 1 761 767 l-t. Dans le même temps, l'armateur normand prend des participations dans les douze plus gros corsaires armés à Granville et Saint-Malo. Il fournit également au port malouin des navires pour le débarquement prévu en Angleterre en 1779 (cinq pour les troupes, trois pour l'échange des prisonniers), une douzaine pour l'approvisionnement du port de Brest, deux pour les comestibles de Saint-Domingue. Dès 1781, il sert de banquier au commissaire des Classes de Granville pour les avances de matelots levés et compense la cherté des blés pour les malheureux de la ville. Nicolas Deslandes, avocat au parlement, consul de la nation espagnole et hollandaise, sollicite au cours du conflit son anoblissement auprès du Roi comme ayant fait les plus gros armements depuis le début des hostilités. Il obtient l'entrée dans le second ordre dès la fin de la guerre (1783), devient seigneur et patron de la Meurdraquière en Cérences. Le règlement d'armoiries lui octroie « de gueules à une ancre d'or accompagnée, à dextre, d'un canon et, à sénestre, d'une plume d'argent », évocation évidente de la mer, de la guerre de course et des origines familiales liées à la magistrature. Il réside dans sa maison de la Haute-Ville à Granville. Sa récente fortune lui permet de faire édifier le manoir de Saint-Nicolas, de 1786 à 1789, sur la route d'Avranches, près de Granville sur l'ancien manoir des Le Pelley. De style Louis XVI, celui-ci est aujourd'hui un monument historique. En novembre 1793, un combat s'y livre entre les Bleus, cantonnés sur la propriété, et les Vendéens, qui mènent le siège de Granville. Il achète également la terre de l'Épiney, à Cérences. Toujours armateur, il possède ainsi le *Désir*, à la veille de la Révolution, et arme encore des marchands sous pavillon américain. Pendant les troubles de la Révolution, il se retire dans son manoir.

Avec la guerre, il arme de nouveau en course, à Granville. Avec son frère, Charles Laurent Raoul Deslandes, sieur de Beauprey, il arme d'abord en mars 1793 le *Coureur* (70 tx, sous les ordres du capitaine Gilles Marie Patin), qui est pris six jours plus tard, puis le *Bon Ordre* (100 tx, en association avec Jacques Pimor, sous les ordres du capitaine Thomas Nosten), en janvier 1798 et qui sera désarmé en mars après avoir réalisé cinq prises. En février de la même année, il arme seul le *Bon Citoyen* (capturé en mars, capitaine Bernard Cateville), puis réarme le *Bon Ordre* (capitaine Jean Eudes) en décembre, lequel est pris en janvier 1799. Parallèlement, en l'an VI, Nicolas Deslandes arme à Saint-Malo un bâtiment de 280 tx, la *Parisienne*, qu'il a fait bâtir. Sa mise-hors s'élève à 172 000 fr. Les raisons de cette préférence malouine demeurent inconnues.

Sous le Directoire, Nicolas Deslandes est nommé président de l'administration municipale de Granville par le conseil municipal, le 24 mars 1797, fonction qu'il exerce jusqu'au 14 décembre de la même année. Il est l'ami de Lucien Bonaparte et devient le parrain du premier enfant de celui-ci avec Alexandrine de Bleschamp ainsi que son banquier. Peut-être comme député, il remet une écharpe d'honneur au maire de Granville, François-Thomas Le Tourneur, de la part du Premier Consul, le 2 janvier 1804, en hommage à la résistance de la ville contre l'Anglais. Avec les guerres napoléoniennes, il reprend ses opérations de course, mais modestement. La *Princesse Caroline* (lougre de 31 tx avec 6 canons) n'effectue qu'une course en février 1806 et est rapidement capturée sans avoir réussi de prise, tout comme l'*Amiral Gantheaume* (lougre de 20 tx avec 2 canons) en 1808. Heureusement, son trois-mâts de 151 tx, l'*Aimable Flore* (le plus gros bâtiment corsaire granvillais de ce conflit), réalise une campagne bénéficiaire, en 1809, grâce à la prise du *Governor Carlton*, revenant du Surinam pour Londres, chargé de café, rhum, cacao, sucre et coton. La même année, il arme l'*Amiral Decrès* (155 tx) en guerre et marchandise à destination des Îles du Vent, mais l'aventure tourne mal, puisque le trois-mâts est capturé à son arrivée en Guadeloupe, en mars 1809. Toujours en 1809, il arme aussi, mais en marchandises seulement, l'*Adrienne* (33 tx) et la *Comtesse de Saint-Martin* (106 tx), mais les deux sont pris à leur tour en Martinique.

Sous l'Empire, Nicolas Deslandes adresse une série de mémoires à l'Amiral Decrès, ministre de la Marine, pour résoudre les difficultés des armateurs du port (1806, 1807, 1808). En 1814, il cède sa maison, après plus de trois cents armements. L'époque troublée des Cent-Jours et de la Restauration le trouve à Paris. Son fils, alors sous-préfet au plus près des intérêts familiaux, l'informe et lui intime la plus grande prudence. Alors qu'il se rend à son manoir pour y préparer la réception du duc d'Aumont, il fait un malaise en apprenant le décès subit de son frère, Charles Deslandes-Beauprey. Il succombe alors dans la Grand Rue de Granville, âgé de 71 ans.

Michel Aumont et Olivier Corre

☛ *BORDEAUX, BREST, GRANVILLE, GUADELOUPE*, GUIDELOU, LE TOURNEUR, PAVILLONS CORSAIRES ET PIRATES, *SAINT-MALO*

DESMARESTZ MATHURIN : voir VEYRET ISAAC

DIAS MIMOSO FRANCISCO (?-v. 1569)

Pilote d'origine portugaise (Algarve), Francisco Dias Mimoso a vraisemblablement travaillé pour la *carrera de Indias*, avant de rejoindre la France. Il se convertit au protestantisme dans les années 1560, peut-être avant. Il s'établit un temps dans la ville du Havre, où il se marie (avant 1559), avant de s'installer à Dieppe, semble-t-il : c'est du moins ici qu'il ramène le produit de ses actes de piraterie au début des années 1560. Il est l'auteur de nombreuses attaques de navires espagnols dans le bassin Antilles-Caraïbes, et ce dès 1559. En mai de cette année-là, on le voit quitter Le Havre-de-Grâce à bord de *La Pucelle*, appartenant à Pierre de Compte, alias capitaine

de La Chapelle. Sous le commandement du capitaine Jean de La Roche, il occupe alors les fonctions de pilote et mène l'équipage sur la route des Indes. L'expédition est fructueuse car sont rapportés « beaucoup de cochenille, de l'or, de l'argent et d'autres marchandises ». En 1564, il est sollicité par Coligny pour mener les cinq navires de René de Laudonnière jusqu'en Floride, d'où il repart avec la ferme intention de capturer la flotte des Indes. Outre sa propre expérience maritime, il bénéficie à ce moment-là des acquis cartographiques français les plus récents, y compris les données collectées par la royauté elle-même : sur l'une des cartes nautiques qu'il emporte avec lui, et sur laquelle est clairement indiquée la pointe de Sainte-Hélène, figurent en effet les Armes de France. C'est la personne toute désignée pour conduire l'expédition, car il connaît bien la région pour y avoir déjà navigué. Il avait même déjà séjourné dans la ville de Santo Domingo. Il est possible qu'il ait été assassiné par les Espagnols.

Mickaël Augeron

☛ Coligny, Laudonnière, *Le Havre*

Diaz Juan (?-ap. 1568)

D'origine portugaise, le pilote Juan Diaz (ou João Dias) s'installe en France au début des années 1560, peut-être avant : sa connaissance des routes maritimes et des ports ibériques font de lui un personnage recherché. Cela le rend d'autant plus dangereux pour les Espagnols, qui ne cessent de dénoncer ses déprédations. Il a perdu un œil, peut-être lors d'un combat, ce qui facilite son signalement. En 1566, il conduit la flotte de Monluc en direction de l'île de Madère, qui est aussitôt pillée et brûlée. En 1567, à la demande des Espagnols, il est arrêté pour piraterie, mais il est libéré peu après sous la pression de personnes très influentes, dont l'Amiral de Coligny qui s'évertue à le protéger. L'ambassadeur d'Espagne crie en vain à l'injustice. En février 1568, Diaz embarque, pour les guider, sur l'un des deux navires du capitaine Paul Blondel, de Saint-Valéry. En mars, près des îles de San Bernardo, ils prennent la frégate d'un certain Pedro de Barrios, qui s'était détachée de la flotte des Indes, et sur laquelle se trouve notamment l'*adelantado* Zarate. Leur butin s'élève alors à plus de 160 000 pesos en or, argent et perles. Il est fort probable que Juan Diaz ait été informé de ce déplacement, car le maître du navire capturé n'était autre qu'un de ses parents portugais, un certain Manuel Gomes.

Mickaël Augeron

☛ Coligny, Diaz

Diego el Mulato (?-1673)

Le capitaine Diego, sujet espagnol, est un personnage assez étonnant et énigmatique des annales de la flibuste antillaise du XVIIe siècle. Né au bas de l'échelle sociale de cette époque, il est qualifié tantôt de mulâtre – donc descendant d'un esclave noir –, tantôt de métis – donc d'ascendance amérindienne. En fait, il est presque assuré que sous ce prénom de Diego se cachent deux hommes bien différents, le premier un mulâtre de la Havane, issu des amours d'une esclave noire et probablement d'un capitaine néerlandais, et le second un métis cubain du bourg de Bayamo. Le mulâtre, qui se fait appeler Diego de los Reyes, entre autres noms, débute sa carrière de capitaine flibustier vers la fin des années 1630, sous pavillon des Provinces-Unies. En 1631, il fréquente aussi l'île Providence récemment colonisée par les Anglais. Deux ans plus tard, il participe comme guide à la conquête de Curaçao par les Néerlandais. En 1636, associé au capitaine anglais Thomas Newman, il conduit en Hollande une prise qu'ils avaient faite ensemble sur les Espagnols. Au cours de la décennie 1640, utilisant les îles inhabitées du golfe du Honduras comme bases, il mène des opérations de pillage le long des côtes de la baie de Campêche jusqu'au cap Gracias a Dios, associé à des capitaines de toutes nations, comme l'An-

glais William Jackson, le Français Jean Gabaret ou le Néerlandais Willem Blauvelt. En 1653, il aurait commandé un brigantin sous commission du gouverneur français de la Tortue. C'est à partir de cette année-là que le nom de Diego le mulâtre disparaît des rapports de l'époque.

Dix ans plus tard, il est remplacé par celui de Diego le métis. Ce second Diego, dont le patronyme aurait été Grillo, est mentionné pour la première fois comme contre-maître sur le navire du capitaine jamaïcain Richard Guy lorsque celui-ci capture, en octobre 1661, un bâtiment espagnol sur les côtes du Panama. Fin 1668, il apparaît au Honduras cette fois comme capitaine d'un navire de six canons, avec 70 flibustiers français. L'année suivante, relevant alors de la Tortue, il obtient du gouverneur Bertrand Ogeron une commission pour attaquer les Espagnols. En 1670, commandant à Saint-Domingue un flibustier français de 10 canons avec 100 hommes d'équipage, il se range sous pavillon anglais, étant l'un des capitaines de Henry Morgan lors de la prise de Panama. Après cette expédition, fin juin 1671, sur la côte de la Havane, il capture une barque d'avis se rendant en Espagne, et une semaine plus tard, deux bâtiments hollandais, ayant alors l'intention d'attaquer Baracoa. Renonçant à ce projet, il rentre à la Tortue où il aurait soumis à Ogeron un projet d'attaque contre la ville de Santo Domingo. En récompense, le gouverneur français lui aurait donné en mariage l'une de ses filleules. En novembre 1671, peut-être en prévision de cette entreprise, il se trouvait à l'île-à-Vache à la tête d'une quinzaine de bâtiments. En juin 1673, il est de nouveau près des côtes de Cuba où il capture une frégate allant à Campêche, et en septembre, il y défait trois garde-côtes de la Havane, dont il aurait massacré les marins et soldats originaires d'Espagne, n'épargnant que les créoles. Peu de temps après cet incident, il est capturé par les Espagnols qui l'auraient conduit à Veracruz où il serait mort exécuté. À l'époque de sa mort, Diego le métis est décrit comme étant un homme grisonnant bien fait de sa personne et âgé de 45 à 50 ans.

Raynald Laprise

☛ Blauvelt, Gabaret, Flibustiers, *La Tortue,* Morgan, *Providence Island,* Ogeron de la Bouère, Pavillons corsaires et pirates

Donia Pier Gerlofs dit *Grand Pierre* (v. 1480-1520)

Héros frison, Pier Gerlofs Donia est un emblème de la force extraordinaire et de la vindicte acharnée exhortant au combat pour la liberté frisonne. Surnommé « Grutte Pier » – le «Grand Pierre» – en raison de la robuste constitution physique qui faisait sa réputation, son histoire tient plus de la légende patriote que du récit historique. Fermier de Frise du Nord, sa famille aurait été massacrée en 1515 par les partisans des Habsbourg. Dès lors, il s'engage dans une vendetta sans merci en prenant le commandement d'une bande armée, le *Arumer Zwarte Hoop*, groupe de pirates censés avoir été victorieux de tous leurs ennemis, Bourguignons, Hollandais et Anglais compris.

L'activité pirate de «Grutte Pier» aurait essentiellement eu lieu dans le Zuiderzee et visé les navires anglais et néerlandais. À l'aide d'habiles débarquements, il aurait conduit des razzias et incendié les villes de Menemblik et d'Asperen avec le soutien des troupes du duc de Gueldre. En 1517, le stathouder de Hollande réagit en finançant une flotte de guerre confiée par Charles Quint au commandement de l'Amiral Anthonius Van den Houte. Cette mobilisation n'aurait pas eu les effets escomptés: si la piraterie frisonne est réduite, «Grutte Pier» aurait remporté plusieurs affrontements avant de se retirer invaincu, mais désabusé.

«Grutte Pier» laboure sans attelage, soulève les chevaux, possède une épée immense et un casque où entre la tête de trois hommes. La légende de «Grutte Pier» s'est bâtie sur des stéréotypes nordiques, articulés autour des mythes

de la fierté et de la liberté frisonne : vigueur naturelle, sentiment d'injustice et enracinement rural jouant sur la défense de la terre natale sur la mer bordière. Wijerd Jelckama, son lieutenant, lui aurait succédé. Lui aussi surnommé « Grutte Wijerd », il est décapité comme rebelle en 1523, mais la largeur de son cou aurait fait échec à la hache du bourreau à quatre reprises. Ce motif paraît donc tenace : vigueur physique, liberté pirate et fierté indépendantiste font échec aux injustices. La piraterie frisonne du Zuiderzee, contemporaine de l'essor politique des Habsbourg, ne peut néanmoins être mise en doute. La légende de « Grutte Pier » démontre que face à cette activité stigmatisée s'est dressée une merveille patriote qui attribuait à la piraterie un sens identitaire et libertaire, très éloigné de celui que le Moyen-Âge tardif avait conféré aux rivalités des armements commerciaux.

Pierre Prétou

DORIA, FAMILLE (XVe s.-XVIe s.)

À partir de l'institution du doge populaire en 1339, et jusqu'en 1528, la famille Doria perd de l'importance politique à Gênes. Néanmoins, elle garde sa puissance militaire et navale, ce qui est une des raisons permettant à Andrea Doria, en 1528, de faire passer la ville de Gênes de la domination française sous l'orbite impériale espagnole. Il devient alors le principal lien entre l'Espagne des Habsbourg et la cité ligure.

Andrea Doria (1466, Oneglia-1560)

Andrea Doria, fils de Ceva Doria et Caracosa Doria di Dolceacqua, est issu d'une famille noble, mais d'une branche à la fortune médiocre. Marié à Peretta Usodimare del Carretto il adopte le fils de celle-ci, Marcantonio I, issu de ses premières noces avec Alfonso I del Carretto, car le couple Andrea Doria-Peretta Usodimare était stérile. Avant de devenir un grand homme de guerre, Andrea était au service militaire du pape Innocent VIII sous le commandement de son oncle Domenico Doria, dès l'âge de 19 ans. Il avait ensuite servi les rois de Naples jusqu'en 1495, puis avait obtenu le titre de chevalier de l'Ordre de Saint-Jean de Jérusalem lors d'un pèlerinage en Terre Sainte. En 1503, il avait conduit les forces génoises en Corse sous les ordres de son parent et futur concurrent Nicolò Doria. En 1513, il avait capturé un navire marseillais qui allait approvisionner le fort de la Briglia, où était assiégé un gouverneur français. Conscient de ses capacités, la République de Gênes le nomme capitaine de deux galères avec lesquelles il fait capituler le fort. C'est ainsi que commence sa carrière maritime. Il acquit rapidement trois galères avec lesquelles il court la mer Tyrrhénienne à la recherche de corsaires barbaresques. Lorsque François Ier prend Gênes après la bataille de Marignan en 1515, il navigue pour la France et continue de pratiquer la course. Il conclut un contrat avec la ville de Gênes mettant ses galères à sa disposition. En échange, le gouvernement s'engage à rembourser les dommages infligés lors de ses missions. Il place donc ses galères sous l'autorité de la République de Gênes, alors dominée par les Français, avant de suivre les ordres des rois castillans.

Le 25 avril 1519, il prend six navires ottomans et capture le corsaire Gad Alí à Pianosa, à la tête de six galères. Aux côtés des Français, il participe activement à la guerre contre les Castillans, et entre au service pontifical en tant qu'Amiral en 1526, après que François Ier ait été fait prisonnier à Pavie. Une fois libéré, François Ier nomme Andrea Doria son lieutenant en Méditerranée et le fait chevalier de Saint-Michel pour renforcer sa présence en mer Intérieure et gêner les approvisionnements espagnols. En juin 1526, Doria attaque une partie de la flotte de Khaïr al-Din Barberousse, la prend et la conduit au port de Civitavecchia, faisant plusieurs centaines de prisonniers et libérant nombre de Toscans capturés par les Ottomans. Andrea Doria perd une galère dans cet affrontement et d'autres nécessitent des réparations. Suite à des désaccords avec les Français, Andrea Doria fait volte-face et passe dans le camp castillan.

Charles Quint lui octroie la charge de capitaine général de la flotte impériale, le 26 août 1528, ainsi que la Toison d'Or et le titre de prince de Melfi. D'autres exemptions, subventions et privilèges concernent le ravitaillement en blé, l'achat de poudre et des revenus ecclésiastiques. Il met ses douze galères à la disposition de Charles Quint pour 72 000 d par an. Elles constituent une contribution essentielle pour la suprématie méditerranéenne de l'Empereur contre les Français, les corsaires et pirates turcs et barbaresques. Cette puissance navale à laquelle participent d'autres nobles ne fournit pas qu'un service à l'allié espagnol, elle permet aussi d'exercer une pression militaire sur Gênes, essentielle lorsque l'équilibre politique de 1528 se trouve en péril. Doria expulse les Français de Gênes et s'assure que sa République conserve son indépendance, tout en y instaurant un mécanisme constitutionnel qui a pour but de dissoudre les luttes factieuses et de stabiliser la vie politique. Jusqu'à sa mort, il reste le bras armé des Castillans en Méditerranée, s'opposant à leurs ennemis sur mer. Il défend également les intérêts des Génois, surtout ceux de sa faction, devant l'Empereur et se présente comme le porte-parole des nécessités génoises à la cour castillane.

Dans le cadre de la guerre turque, il s'oppose de nouveau aux Barberousse. En mai 1530, il défend la Corse face à Ali Caraman, lieutenant de Barberousse, et lui prend deux galères, trois galiotes et quelques fustes ; huit autres fustes sont brûlées et Caraman lui-même détruit une partie de sa flotte pour éviter qu'elle ne soit prise. La même année, avec une flotte de 29 galères, Doria attaque Cherchell, annexée depuis 1520 à la régence d'Alger par Barberousse : il y brûle neuf galiotes et y délivre 700 chrétiens. En 1531, Doria prend deux galères à Port-Farine en Tunisie, préférant s'attaquer à de petites flottes isolées qu'aux grandes escadres de Barberousse. En 1535, à la veille de ses 70 ans, il pourchasse les Barbaresques jusqu'à Tunis. En 1540, Giannettino I Doria, sous les ordres d'Andrea, capture Dragut. Cependant, en 1541, l'expédition que mène Andrea contre Alger est un désastre : les galères impériales s'écrasant sur la côte nord-africaine. De manière générale, les actions qu'il conduit contre les corsaires turco-barbaresques lui permettent de s'enrichir tout en protégeant les Castillans. En 1553, il défend la Corse contre une invasion franco-turque menée par Dragut qui avait été libéré. À cette époque, Doria est militairement plus puissant que la République de Gênes elle-même. Aussi, le Sénat de Gênes le nomme commandant suprême des forces de terre et de mer de la République.

Pour sa succession, Andrea Doria nomme en 1534 son fils adoptif Marcantonio, héritier du principat de Melfi. Mais pour lieutenant impérial, il désigne Giannettino I Doria, père de Giovanni Andrea Doria, et fils de Tommaso, son cousin au premier degré. Comme Giannettino I meurt assassiné lors de la conjuration des Fieschi en 1547, Andrea est contraint de modifier son testament. En 1554, il désigna Marcantonio Doria comme son lieutenant. Cependant, le vieil Amiral change rapidement d'avis et préfère nommer Giovanni Andrea Doria – fils du défunt Giannettino Ier – comme son successeur, revenant ainsi à son projet de 1534. Ce dernier remplace Marcantonio au poste de lieutenant d'Andrea en 1558. Contrairement à ce qui a été répété, Andrea Doria continue jusqu'aux derniers mois de sa vie à traiter avec le monarque des actions navales et politiques à entreprendre. Le rôle qu'il détient à Gênes, dans la ville elle-même et pour les intérêts qu'y ont les Espagnols, est si important que l'ambassadeur Figueroa craint d'éventuelles émeutes dans la cité ligure après sa mort, qui intervient à Gênes le 20 novembre 1560, à l'âge de 94 ans. Gênes reste calme. Son testament faisait état d'un double legs : le premier, matériel, à son fils Marcantonio, auquel il transmet le principat de Melfi et son patrimoine, et le second, en bonne part immatériel, à Giovanni Andrea, auquel il remet son autorité sur les galères ainsi que les galères elles-mêmes. Quoi qu'il en soit, cette décision favorise Giovanni Andrea, car le vieil

Amiral sait Marcantonio malade. D'ailleurs, lorsque Giovanni Andrea avait épousé la fille de Marcantonio en 1550, la transmission du principat de Melfi avait été stipulée dans le contrat matrimonial. En définitive, le jeune Giovanni Andrea devient l'héritier universel d'Andrea Doria. Andrea Doria innova également en faisant construire le palais de Fassolo, un palais-forteresse, placé si près de la mer que des navires pouvaient y accoster. Il n'eut de cesse de le faire évoluer et Giovanni Andrea poursuivit son œuvre. À travers ce palais Doria offrait un modèle nouveau au groupe dirigeant génois : l'image d'un palais « royal ». Cet investissement en dit long sur l'enrichissement de cette famille grâce aux souverains espagnols. D'ailleurs les Doria ne furent pas seuls dans ce cas : plus de 170 *palazzi di città* et autant de *palazzi di villa* – résidences d'été situées en dehors de la cité – furent construits entre 1530 et 1630.

Marcantonio Doria del Carretto, Prince de Melfi (?-1578)

Marcantonion est le fils d'Alfonso I del Carretto et de Peretta Usodimare del Carretto. Lorsque Peretta épouse, en secondes noces, Andrea Doria, il est adopté par celui-ci. Marcantonio a pour fille Zenobia Doria del Carretto, laquelle épouse Giovanni Andrea Doria. Ces unions soulignent avec force les stratégies matrimoniales des Doria. Andrea, capitaine général de la mer, désigne tout d'abord Marcantonio pour sa succession politico-militaire, mais, en août 1556, il informe Philippe II de son désir de prendre Giovanni Andrea Doria pour héritier, suite à un conflit avec son fils adoptif. Malgré leur réconciliation dès septembre et le fait qu'Andrea pensât lui confier des galères, l'Amiral reste fixé sur son choix de désigner Giovanni Andrea comme successeur. Néanmoins, Philippe II se montre réticent à cause de son jeune âge – en 1556 Giovanni Andrea n'avait que 16 ans – et c'est finalement Marcantonio qui est nommé lieutenant d'Andrea Doria en décembre 1556 en attendant que Giovanni Andrea ait l'âge requis.

Dès son entrée en fonction, Philippe II encourage Marcantonio à courir les mers à l'assaut des navires français, en représailles de la perte de deux navires de ravitaillement, de Giovanni Andrea Doria, pris par des Français. Il navigue donc sous les ordres d'Andrea Doria et au service de l'Espagne, opérant le transport de soldats, pratiquant la course, etc. Mais en mai 1558, Giovanni Andrea Doria contrarie les projets de Marcantonio, entrant en contact direct avec Philippe II et lui transmettant le courrier d'Andrea. À cette occasion, il lui fait part de la volonté de l'Amiral de le nommer lieutenant à la place de Marcantonio – Giovanni Andrea a alors 18 ans – ce que le Roi Prudent accepte. L'autorité sur les capitaines des galères lui revient.

Dès lors, les services de Marcantonio pour le compte de l'Espagne dépendent de Giovanni Andrea Doria : leurs destins sont étroitement liés. D'ailleurs, Marcantonio est de nouveau nommé lieutenant par intérim d'Andrea Doria en 1560, lorsque Giovanni Andrea est bloqué en Afrique du Nord après l'échec de sa tentative de mission africaine, qui aurait dû aboutir à la conquête de Tripoli. Il reste bloqué quelque temps près de Djerba mais rentre rapidement à Gênes reprenant sa place auprès d'Andrea. Lorsque ce dernier meurt en 1560, l'héritage de la flotte revient effectivement à Giovanni Andrea. Mais contrairement à la volonté de l'Amiral génois, Philippe II choisit Marcantonio comme capitaine général de la mer pour l'été 1561, avant que García de Toledo ne devienne capitaine général permanent. Giovanni Andrea ne le sera qu'en 1583, succédant à Juan de Austria.

Antonio Doria, Marquis de Santo Stefano (1499, Gênes-1577)

Antonio Doria est le fils de Battista et Isottina Doria. Il se marie à Geronima Fieschi, avec qui il a de nombreux enfants, dont Scipione, Giovanni Battista, Cesare, et Lelio Doria. Ses débuts sont partagés entre l'Espagne et la France, car pour les besoins de son apprentissage de marchand, il effectue un séjour en Castille et, dès 1526, il seconde Andrea Doria,

alors au service des Français, à bord des galères. En 1526, Andrea Doria lui confie le commandement de deux galères, mais lors du passage de Gênes sous la domination castillane deux ans plus tard, Antonio refuse de suivre Andrea Doria. Néanmoins, il revient par la suite sur sa décision puisque, dès les années 1530, il se réinvestit activement dans la course lors des opérations menées par les Habsbourg contre leurs ennemis méditerranéens, qu'ils soient français ou barbaresques, notamment à Messine (1534) et à Tunis (1535). Ses activités guerrières sur mer, notamment face à l'Ottoman, l'amènent à rédiger en 1539 un *Discorso sopra le cose turchesche per via di mare*, à l'intention de Diego Mendoza, alors ambassadeur de Charles Quint à Venise, dans lequel il examine le péril que représente Barberousse pour les chrétiens et la nécessité de s'y opposer en formant une Ligue catholique forte de deux cent cinquante galères, dont cent vingt-cinq seraient fournies par Gênes, Venise et la papauté, et 125 par l'Espagne.

Bien qu'il navigue souvent aux côtés d'Andrea Doria, Antonio Doria en est un concurrent déclaré. En 1552, il a six galères à sa charge. Et quelques années plus tard, au printemps 1556, il achète deux galères à la ville de Gênes, suite aux pertes occasionnées lors d'un naufrage en Corse, avec lesquelles il sert à Oran tout en pratiquant la course aux côtés de Juan de Mendoza et de Giovanni Andrea Doria, alors âgé de 16 ans, lequel fait ses premières prises. En septembre, il participe avec ses galères à un important rassemblement maritime : la formation d'une flotte mixte menée par Andrea Doria, au sein de laquelle sont rassemblées des galères d'État et des galères d'investisseurs privés, essentiellement des Génois de la faction hispanophile d'Andrea Doria. En 1560, il participe à une autre expédition aux côtés d'autres *asentistas*-corsaires génois, que Giovanni Andrea Doria mène contre Djerba et qui se solde par un terrible échec. Antonio Doria y perd trois galères, soit la moitié de sa flotte personnelle. Giovanni Andrea Doria lui-même ne sauve que quatre des siennes. Trois ans plus tard, en 1563, Antonio perd trois autres galères, ce qui ne l'empêche pas d'être actif en 1565 et d'opérer de nombreux voyages entre l'Espagne et la Sicile. Comme nombre de Génois, Antonio Doria passe peu de temps à Gênes, car il se trouve souvent en mer, aux frontières maritimes et militaires de la monarchie hispanique, lieux privilégiés pour ceux qui, comme beaucoup de Doria au XVIe siècle, veulent s'enrichir et faire carrière grâce à la guerre. En 1542, par exemple, lorsqu'il a encore ses six galères, il participe au siège de Perpignan sur la frontière catalane, et pendant la conjuration des Fieschi à Gênes, en 1547, il se trouve à Naples, frontière avec la Sicile de la Méditerranée philippine. On le retrouve en 1550, après le renouvellement de l'*asiento* de ses six galères, auprès de Berenguel de Requesens, lors d'une expédition en Afrique du Nord. En 1552, il commande les galères espagnoles stationnées à Naples, où des galères lui appartenant sont également présentes. En 1555, l'insigne de la Toison d'Or lui est remis en récompense de sa campagne aux Pays-Bas espagnols contre la France, de 1553 et 1554, au cours de laquelle il est le conseiller d'Emmanuel Philibert de Savoie à Bruxelles. Outre son courage, cela démontre que son champ d'action n'est pas limité à la Méditerranée, mais bien aux frontières militaires de l'Empire.

Vingt ans plus tard, en 1572, il est nommé conseiller de Juan de Austria, demi-frère et capitaine général de la mer de Philippe II, grâce à son expérience dans la guerre maritime, notamment face au Turc. En 1575, il prend sa retraite après quarante-quatre années passées au service du roi Catholique et meurt deux ans plus tard à l'âge de 82 ans.

Giovanni Andrea Doria, Prince de Melfi (v. 1540, Gênes-2 février 1606)

Giovanni Andrea est le fils de Giannettino Doria I, neveu d'Andrea Doria, et de Ginetta Centurione, fille du banquier Adamo Centurione. Son père, après avoir été l'un des plus proches collaborateurs d'Andrea Doria, est

assassiné à Gênes lors de la conjuration de Gian Luigi Fieschi en 1547. Giovanni Andrea se marie avec Zenobia Doria del Carretto en 1558, elle-même fille de Marcantonio Doria, lieutenant et fils adoptif d'Andrea Doria – le contrat matrimonial était déjà signé en 1550 – de laquelle il a trois fils et deux filles, Andrea II, Carlo, Giannettino II, Vittoria et Artemisia. Il reçoit l'héritage politico-militaire d'Andrea Doria et est donc destiné à être le lien principal entre la république de Gênes et l'Espagne de Philippe II. Quant à ses filles, Vittoria Doria épouse Ferrante Gonzague, prince de Molfetta, et Artemisia Doria se marie à Carlo Borgia de Velasco, duc de Candie et marquis de Lombay. Le cinquième enfant, Giannettino II, fils adoptif de Giovanni Andrea Doria, sera cardinal et vice-roi de Sicile.

Si l'historiographie a déjà présenté Giovanni Andrea Doria en tant que capitaine général de la mer et successeur d'Andrea Doria, en revanche, il est beaucoup moins connu pour son activité de corsaire. Pourtant, celle-ci est importante dans sa formation d'homme de guerre. En 1548, âgé de 8 ans, il commence à servir Philippe II aux côtés d'Andrea Doria. Dès ses 16 ans, il est vivement encouragé à la course. Au printemps 1556, année durant laquelle il est responsable d'un naufrage à Porto-Vecchio, en Corse, onze galères sont perdues et seule sa *Patrona* y échappe. Mais dès juin, il prend cinq « voiles corsaires » avec huit galères, ce dont Philippe II le félicite par l'intermédiaire de son oncle, Andrea. En août, à Malte avec treize galères, il projette, non sans témérité, d'attaquer le corsaire Dragut à Tripoli. Il s'empare de cinq navires en Calabre dont une fuste, un brigantin, deux *esquinazas* et une galère. La galère était un ancien bateau corsaire tout d'abord armé en Sicile par le catalan Jaime Losada, qu'il avait perdu face aux Turcs, en Sardaigne, en 1555. Lors de son arraisonnement, elle est chargée de 500 qx de biscuits, munitions et victuailles. Les deux *esquinazas*, pour leur part, sont chargées de sel et comptent à leur bord 400 captifs chrétiens et 50 Turcs faits prisonniers, les autres ayant réussi à prendre la fuite en terre calabraise (ils seront ensuite remis à Giovanni Andrea). Dans ces différentes missions, le jeune Doria reçoit les conseils avisés de son oncle, lequel conformément à la volonté de Philippe II, le guide et le forme à la navigation. Philippe II, Andrea Doria et même Juan de Mendoza n'ont de cesse de prêter grande attention à l'apprentissage maritime du jeune Doria. Très vite, ils lui confient de nouvelles tâches. En janvier 1557, il convoie des hommes et du matériel en Italie, et est chargé de la capture d'un navire français chargé de vêtements.

À partir de février 1558, il rencontre régulièrement Philippe II, auquel il transmet le courrier de son proche parent. Le jeune Doria plaît au monarque et le Roi Prudent accepte qu'il soit nommé lieutenant d'Andrea Doria. Cependant, il s'oppose à ce qu'il lui succède en tant que capitaine général de la mer, le trouvant trop jeune (18 ans). Le jeune Doria n'en continue pas moins à opérer des convois et des voyages en Méditerranée au service de l'Espagne et se spécialise dans la guerre contre le Turc. Il maintient ainsi sa place privilégiée au sein des relations entre Andrea Doria, Philippe II et la république de Gênes. Par exemple, anticipant les troubles éventuels que pouvait susciter la mort d'Andrea – alors âgé de 93 ans – un plan secret d'occupation militaire de la ville de Gênes est mis en place. L'ambassadeur n'est pas tenu informé et l'information circule seulement entre Philippe II, Andrea Doria, et le jeune Giovanni Andrea, messager des informations relatives à ce projet. À la même époque, Giovanni Andrea prend trois galiotes près des îles Baléares puis, avec toutes les galères d'Italie sous son commandement, se dirige vers Messine où la flotte espagnole se rassemble. Il a reçu l'ordre de stationner en Sicile et de ne pas prendre l'initiative de courir les mers au Levant. Lors de cette mission, Andrea Doria n'est pas particulièrement confiant ; il s'inquiète pour son proche parent qu'il trouve encore jeune et intrépide. Pourtant, en automne, ce dernier s'empare d'une fuste avec 45 Turcs et 15 Maures à son bord, ainsi

que 60 captifs chrétiens. Mais un accident avec une galère lui inflige une perte de 100 000 d. Ses déconvenues continuent. Le 12 mai 1560, la mission de Djerba se solde par un échec cuisant et Giovanni Andrea Doria, qui parvient à s'enfuir, perd une bonne part de sa flotte. À cette occasion, la flotte chrétienne, composée de quarante-sept galères et de plus de 12 000 hommes, affronte quatre-vingt-cinq navires turcs menés par Piyali Pasha, arrivés de Constantinople en un temps record. Prises par surprise, les galères chrétiennes ne peuvent sortir en haute mer et vingt-sept d'entre elles sont détruites ou prises par les Ottomans, causant la mort ou la capture de 10 000 hommes. Seules quatre galères de la flotte personnelle de Doria échappent aux Turcs. Pour la reconstituer, il utilise cinq galères (ses quatre galères restantes et une de Stefano de Mari) et se consacre pendant quelques mois à la piraterie. D'un caractère opiniâtre, il informe Philippe II de son intention de reprendre les galères perdues. Malgré ce désastre, Andrea Doria continue de le défendre.

L'historiographie a longtemps présenté Giovanni Andrea Doria comme un adepte des jeux de hasard pour expliquer sa passion du risque et l'audace que l'on perçoit dans sa jeunesse. Les historiens du XIXe siècle ont pour cela utilisé comme source l'autobiographie du jeune Doria où est évoqué son amour des jeux. Mais cette dernière s'arrête en 1562, et après le désastre de Djerba, le jeune Doria devient plus prudent, présente plus de réserve et moins d'intempérance à l'heure de se lancer dans des actions périlleuses. Andrea Doria meurt en novembre de la même année à Gênes et Giovanni Andrea hérite de la gestion de sa flotte. En 1562, cela fait déjà treize ans qu'il est au service de Philippe II sur mer. Cette année-là, il navigue vers Messine à la recherche de prises à effectuer sur les Ottomans. Mais, en janvier 1563, il perd une galère en course. En septembre 1564, sous les ordres de García de Toledo – capitaine général de la mer – il prend le Peñón de Vélez, important repaire corsaire barbaresque situé entre Ceuta et Melilla. En 1565, García de Toledo l'envoie assister Stefano Doria pour une mission qu'il effectue en Corse, avant de passer au mois de mai en Orient, à bord d'une frégate, en reconnaissance de la flotte ennemie. En mai 1567, Philippe II lui demande de se rendre en Atlantique afin de veiller au retour du convoi de la flotte des Indes, menacé par la présence de corsaires barbaresques. Giovanni Andrea Doria patrouille jusqu'à Lagos et surveille l'entrée du golfe tartésien depuis Cadix. Fin juin, il prend sept galiotes dans la région du détroit. Un an plus tard, en juillet 1568, il arme en course et envoie son frère Pagano le long des côtes espagnoles. Modification de son rôle dans l'activité corsaire, elle n'est plus un processus de formation à la guerre sur mer mais une activité économique à part entière, un revenu complémentaire à la location de ses navires à l'Espagne. Comme Andrea Giovanni reste un particulier, son intérêt n'est pas de détruire les navires ennemis mais de les capturer. Dans cette optique, il ordonne en avril 1569 à certains particuliers de Gênes de chasser les corsaires du triangle reliant Gênes, la Corse et Civitavecchia. À travers l'activité de course, il entretient donc une vaste clientèle permettant à un groupe d'amis et d'alliés génois, armateurs et corsaires de la ville, de s'enrichir à bord de leurs galères personnelles.

De juillet à octobre 1569, il fait la course dans les eaux de Corse, de Sicile, et fait plusieurs prises à Palerme. En décembre 1569, tandis que l'*asiento* de ses douze galères au service de l'Espagne est renouvelé, il régénère son réseau familial et clientéliste en envoyant Marcelo Doria courir les mers de Corse et de Sardaigne avec dix galères. Autre exemple, en 1570, pour affronter les Turcs, il réunit une flotte de dix-neuf galères de particuliers ayant des intérêts dans la course. On y retrouve onze galères appartenant à Giovanni Andrea, trois de Luciano Centurione, deux de Stefano De Mari, une d'Agostino Lomellini, une de Giorgio Grimaldi, une de Bendinello Sauli. Tous sont nobles génois et membres du réseau de sociabilité de Giovanni Andrea Doria. En

1571, Giovanni Andrea participe à la bataille de Lépante à la tête de ses onze galères. Hors de ce fait de guerre, son objectif corsaire est clairement défini. La victoire acquise, il poursuit des fuyards pour faire des prises. Son secrétaire affirme que neuf navires sont ainsi capturés et un dixième est coulé. Il aura d'ailleurs des démêlés avec Luis de Requesens au sujet de la répartition des prises. Outre le fait qu'une flotte chrétienne a repoussé les Ottomans, une lecture plus personnalisée de Lépante montre, à travers la figure de Giovanni Andrea Doria, que la bataille est aussi une grande opportunité de faire des prises et de générer du profit.

En mai 1572, Philippe II donne à Doria le titre de capitaine général des galères des particuliers, avec vingt-deux galères à sa charge dont douze lui appartiennent. Même s'il est difficile d'évaluer les retombées financières de la course, il est certain, la récurrence des lignages impliqués en est un indice fort, qu'elle rapporte de belles sommes, d'autant que les sorties s'effectuent en groupe, les pertes étant par conséquent limitées, d'autant que les coûts sont répercutés en bonne part sur le Trésor espagnol. En septembre 1572, Giovanni passe au Levant avec cette flotte pour rejoindre Juan de Austria et en profite pour effectuer quelques prises qu'il revend directement à Palerme après en avoir libéré les esclaves chrétiens. À partir de novembre, il supervise à Gênes, par le biais de son réseau relationnel, la construction et l'armement de quinze galères que Philippe II remet à sa charge. En juin 1574 l'*asiento* de ses galères est renouvelé. Il continue à harceler l'ennemi en Méditerranée occidentale, de nettoyer les côtes et de faire participer à cette entreprise les corsaires génois faisant partie de sa clientèle et de sa fraction. En janvier 1583, Philippe II lui demande de capturer un navire allant de Londres à Constantinople, qui contient des informations à propos des relations anglo-ottomanes. Après 1581, la présence de corsaires ottomans et barbaresques en Méditerranée occidentale s'intensifie, les nombreuses sorties de Giovanni Andrea Doria pour les en chasser et les capturer le long des côtes espagnoles, ou dans les îles, en attestent. Capitaine général de la mer de Philippe II à partir de 1583 – succédant à Don Juan de Austria – il continue de courir les mers, les côtes et les îles de la Méditerranée occidentale, comme en 1585, aux côtés de Pedro de Tolède et Pedro de Leyva. En août 1586, il signale à Philippe II l'augmentation du nombre de corsaires ottomans et la nécessité d'accroître le nombre de galères siciliennes pour y faire face. Il propose des sorties systématiques pour opérer une contre-course. En tant qu'expert maritime en 1582, Doria réitère au Roi son point de vue. Selon lui, l'unique manière de disposer d'une flotte est de recourir aux contrats avec des particuliers plutôt qu'à l'administration pour la fabriquer.

Dans les années 1590, il continue de faire la guerre au nom de l'Espagne en Méditerranée, s'opposant aux Turcs, aux Français ou aux Anglais. Il contribue largement à la stratégie philippine de faire de la partie occidentale de la mer Intérieure un authentique lac paisible, où toute présence ennemie serait automatiquement neutralisée, et surtout où l'information, les convois numéraires, les hommes circuleraient sans menace. Pour cela, il gère la défense des deux portes de la Méditerranée occidentale : Gibraltar et Messine. C'est également à cette période qu'il procède à la formation militaire de son fils Carlo Doria, qu'il encourage à pratiquer la course. Il espère, au même titre que Philippe II, que l'activité corsaire sera formatrice pour son fils. Alors que depuis 1594 sa santé se dégrade, Giovanni Andrea meurt à Gênes la nuit du 2 février 1606. À Gênes, grâce à l'étendue de ses réseaux clientélaires et factieux, il avait continué à exercer un pouvoir souterrain, manipulant par exemple les élections de janvier 1592. Il était parvenu à maintenir une stabilité dans la ville et à favoriser l'assise du pouvoir favorable à Philippe II. Sa fortune représente 1 620 000 écus d'or, ce qui montre ce que cette branche au patrimoine modeste de la fin du XVe siècle avait pu accumuler sous la protection habsbourgeoise. Il devait cette

fortune surtout à son rôle de *broker* entre la République et Madrid. Son influence à Gênes dépendait grandement de sa position dans la hiérarchie espagnole, du système clientélaire que les galères représentaient, de son habileté à introduire des financiers à la Cour d'Espagne et de la menace latente des forces militaires sous son contrôle sur Gênes. Sa position dans la hiérarchie espagnole dépendait à son tour de son influence à Gênes et de sa capacité à garantir le maintien de la République dans le giron pro-hispanique.

Pagano Doria, Marquis de Torriglia, comte de Loano (v. 1544-1574)

Pagno Doria est le fils de Giannettino I[er] Doria et de Ginetta Centurione, et le frère de Giovanni Andrea. Suite à la mort de son père, il grandit sous la tutelle de son grand-père maternel, le banquier Adamo Centurione, avant de se rendre, en 1556, à la cour d'Espagne pour parfaire son éducation et revitaliser les liens entre la famille Doria et la couronne castillane. Psychologiquement fragile, Pagano est le protégé de son parent Andrea Doria puis de son frère aîné, Giovanni Andrea. C'est Andrea qui le recommande à Philippe II et demande qu'il soit aux côtés du monarque. C'est également lui qui prend sa défense en 1560 lorsque les Fieschi le molestent dans une affaire d'héritage. À la mort de l'Amiral, Giovanni Andrea prend le relais et se charge de défendre les intérêts de son frère, comme en 1561, année pendant laquelle il dénonce des individus liés aux Fieschi, qui ont saisi des terres dans l'État de Milan appartenant à Pagano. En 1560 et en 1561, il se rend en Flandre, espace de promotion privilégié de la monarchie hispanique, et y commence sa formation de navigateur sur la flotte espagnole et, en août 1568, sur les ordres de son frère, il pratique la course sur les côtes espagnoles. Après un séjour en Flandre puis à Grenade en 1569, il participe à la bataille de Lépante en 1571 aux côtés et sous les ordres de son frère, Giovanni Andrea. En décembre 1572, Giovanni Andrea le recommande à Philippe II et Pagano est nommé colonel d'une compagnie d'infanterie quelques mois plus tard, dirigeant un *tercio* de 3 000 fantassins. Sa compagnie arrive à Gênes début juin 1573, et embarque avec Pagano et Giovanni Andrea pour Naples, un des centres névralgiques de la lutte contre l'Ottoman. Il quitte Naples pour participer à la prise de Tunis en octobre 1573, aux côtés de Juan de Austria, avec un total de 12 000 hommes et de quatre-vingt galères, puis s'installe dans un fort construit entre Tunis et la Goulette. Mais il est contraint de partir lors du retour des Turcs, en septembre 1574, où il est finalement tué.

Carlo Doria, duc de Tursi (v. 1575, Gênes-v. 1650)

Carlo est le fils de Giovanni Andrea Doria et de Zenobia del Carretto. Son frère aîné, Andrea II Doria, hérite du titre de prince de Melfi, marquis de Torrilla et capitaine général des galères de particuliers de l'escadre de Gênes, s'inscrivant dans la tradition maritime familiale propre à la branche d'Andrea Doria. En août 1590, Carlo obtient le commandement de deux galères, avec 2 000 d. de solde annuelle. À cette fin, Giovanni Andrea Doria, son père, se charge de lui faire transférer les *asientos* de deux de ses galères, avec l'accord de Philippe II. Une autre passation d'*asientos* de deux galères a lieu en août 1595, également de Giovanni Andrea à Carlo Doria. Ces transferts de possession de galères et l'activité de course s'inscrivent dans le processus de formation pratique du jeune Carlo Doria, destiné à succéder à son père, aussi bien au sein de la société génoise qu'à la tête de la Méditerranée occidentale de Philippe II. C'est également à cet effet qu'il est éduqué à la cour d'Espagne auprès du jeune prince Philippe, le futur Philippe III. À partir de 1595, il convoie des fantassins et du numéraire des ports méditerranéens espagnols à Gênes et il pratique activement la course sur cette même route. En avril 1596, avec une escadre espagnole de dix galères, il prend deux vaisseaux français dans les eaux marseillaises, dont l'un est conduit au port de Loano, l'autre à Gênes. La vente de l'une de ces deux galères,

allant de Constantinople à Marseille, rapporte 140 000 rx qui sont en partie partagés entre les particuliers des galères, conformément à leur *asiento*. Ces prises provoquent des dissensions entre Doria et les Marseillais car, bien que la France et l'Espagne soient en guerre, le consul de Marseille, soucieux de mettre à profit les troubles religieux en France pour accroître l'indépendance de sa ville, avait conclu des accords secrets avec Philippe II. En mai 1596, Carlo court les mers aux alentours de la Sardaigne. En août 1597, à la tête de trois galères, il prend une galiote à Sanlúcar de Barrameda, au nord de Cadix, démontrant que son champ d'activité s'étend jusqu'à l'Atlantique.

À la mort de Giovanni Andrea Doria en 1606, Carlo hérite de ses galères. Par ailleurs, Philippe III lui attribue, ainsi qu'à Giannetino Doria II, une pension de 2 000 écus annuels tandis qu'Andrea II reçoit la Toison d'Or. En 1623, à la tête des galères de son père et au nom de l'Espagne, il parvient à pénétrer dans le port de Tunis infligeant de lourdes pertes à l'ennemi. Son activité de corsaire persiste dans le temps, puisqu'en 1633 l'escadre des galères génoises, qui est sous ses ordres, capture et ramène dans le port de Gênes un navire marchand allemand. En décembre 1595, Giovanni Andrea Doria, son père, organise son mariage avec la marquise de Calize, Placidia Spinola. De ce mariage naissent huit enfants : Giannetino III, Tommaso, Giovan Andrea, Nicolò, Domenico, Filippo, Francesco et Giovanna. Cette union entre Doria et Spinola s'inscrit dans la continuité de la politique matrimoniale d'alliance entretenue entre ces deux familles depuis au moins un siècle. Au XVIe siècle, le *consortium* de marchands-guerriers Doria-Spinola avait basé ses intérêts économiques sur la complémentarité entre activités bancaires et maritimo-guerrières. Lorsqu'il succède à son père, en 1606, Carlo Doria continue d'apporter à Madrid un service d'information complémentaire à celui que les ambassadeurs espagnols de Gênes fournissent à l'Espagne. Durant l'été 1650, une flotte espagnole composée de trente-trois vaisseaux et de treize galères se joint à l'escadre de galères de Carlo Doria afin de patrouiller le long de la côte tyrrhénienne d'Italie. Ils aperçoivent une galère française près de Longone et demandent à l'escadre sicilienne de la capturer. Giannettino III Doria (le fils de Carlo), alors lieutenant général de l'escadre de Naples, se charge de la capture. Carlo Doria encourage de la sorte son fils aîné, à la tête de deux galères, à pratiquer la course, situation analogue à celle rencontrée pour les générations précédentes. Giannettino III Doria est associé à son père dans la gestion des galères et prolonge l'activité maritime et guerrière des Doria au service de l'Espagne, au-delà du XVIe siècle, succédant à son père, à la tête de la flotte familiale, et le substituant en tant que lien privilégié entre les Génois et l'Espagne.

Marcelo Doria (?-1581)

Fils d'Erasmo Doria, Marcelo entre au service d'Andrea Doria en 1554 et navigue au service de Philippe II jusqu'à sa mort en 1581. Comme beaucoup de Doria au XVIe siècle, il possède des galères qu'il met au service de l'Espagne sous *asiento* et pratique activement la course, notamment face aux Ottomans. Non seulement parent mais aussi homme de confiance et client de Giovanni Andrea Doria, il le remplace dans des missions de représentation comme dans la gestion de ses galères. Dès les années 1560, Giovanni Andrea Doria essaye de l'impliquer dans des programmes de navigation auxquels lui-même participe, et il utilise ses bons rapports avec Philippe II pour introduire son parent dans le réseau des bénéficiaires de la monarchie hispanique. Dès avril 1566, il fait part à Philippe II de sa volonté de le joindre à des projets maritimes guerriers. Ce lien parental avec le successeur d'Andrea Doria offre à Marcelo Doria des possibilités d'ascension sociale et d'évolution de carrière maritime. Giovanni Andrea Doria l'envoie à Messine pour gérer des galères au printemps 1562 et, en 1569, il le charge d'escorter un convoi de soldats. En décembre 1569, Giovanni Andrea Doria demande à Marcelo Doria d'aller chasser les corsaires barbaresques de Corse et de

Sardaigne, à la tête d'une flotte de dix galères. Au printemps suivant, en avril 1570, Marcelo rentre à Gênes après avoir purgé la mer «génoise» des corsaires. Quelques mois plus tard, Marcelo est chargé de représenter Giovanni Andrea Doria à Rome auprès de l'ambassadeur Juan de Zuñiga. En 1572, tandis que Giovanni Andrea est à Rome avec le Pape, Marcelo gère ses galères à Gênes. L'évolution de la carrière maritime de Marcelo Doria est étroitement liée à sa relation parentale avec Giovanni Andrea. Après plusieurs recommandations à Philippe II, Marcelo obtient un poste de commandement en janvier 1573. Désormais, il navigue au nom de Philippe II et sous les ordres de Giovanni Andrea, à la tête de quatre galères. Dès lors, il sert dans différentes opérations de convois militaires et se trouve, durant l'été 1573, aux côtés de Juan de Austria, dans les eaux siciliennes, où l'on se prépare à affronter l'armada turque. C'est là que, voulant que son client fasse ses preuves, Giovanni Andrea dépêche Marcelo au Levant en reconnaissance de l'ennemi, ce qui lui vaut la considération du capitaine général de la mer, Juan de Austria. À son retour en Sicile, fin septembre 1573, il informe Giovanni Andrea Doria, Juan de Austria et Philippe II de l'arrivée des Turcs dans les Pouilles.

La guerre en Méditerranée au XVIe siècle a souvent été une guerre de particuliers à particuliers, les corsaires turcs et barbaresques étant souvent opposés à des navires chrétiens également corsaires. C'est en tant que corsaire que Marcelo Doria affronte des corsaires algérois en 1578. Cette même année, Giovanni Andrea Doria ordonne à toute une flotte de galères de particuliers génois de pourchasser les ennemis le long des côtes espagnoles. Les galères de Marcelo Doria font partie de cette flotte, de même que celles de Giovanni Andrea Doria, de Luciano Centurione, de Giorgio Grimaldi, de Stefano De Mari et de Bendinello Sauli. Ces rassemblements corsaires, en l'occurrence tous sont génois et se connaissent bien, diminuent considérablement les risques et améliorent les chances de faire des prises. En juillet 1581, peu avant sa mort, Marcelo Doria fait encore des prises et Philippe II exprime à Giovanni Andrea son contentement de le voir courir aux îles (Baléares, Corse et Sardaigne). Il meurt après vingt-six années de service maritime rendu à l'Espagne.

Bastien Carpentier et Jean-Philippe Priotti

☛*ALGER*, BARBARESQUES, BARBEROUSSE OU KHAÏR-ED-DIN, *CADIX*, DRAGUT, *GÊNES*, *LONDRES*, *MALTE*, *MARSEILLE*, *TUNIS*

DOUBLET JEAN FRANÇOIS (1655, Honfleur-20 décembre 1728, Barneville-la-Bertran)

Originaire d'une famille de moyenne bourgeoisie normande, il est l'un des seize enfants de Madeleine Fontaine et de François Doublet qui travaillait comme apothicaire pendant trente-cinq années avant de devenir capitaine marchand, armateur, puis entrepreneur aventureux. Jean-François se marie à Saint-Malo en 1692 avec Françoise Fossard qui décédera en 1722. En 1693, à Saint-Malo, naît une première fille prénommée Jeanne Rose, qui épousera en 1712 Thomas Quillet, lieutenant général de la vicomté de Roncheville. Le couple Doublet met au monde deux autres filles, Marie Madeleine (1699) et Françoise Louise Marguerite (1704), mortes peu de temps après leur naissance. Reconnu de tous comme excellent pilote avant de devenir capitaine, Jean Doublet parcourt les mers entre l'Europe, l'Amérique (du Nord et du Sud) et l'Afrique. Promu lieutenant de frégate en 1691, il meurt dans le Calvados en 1728. À partir de ce qui lui restait de ses journaux de bord, il rédige le détail de ses voyages dans des mémoires, publiés sous le titre de *Journal du corsaire Jean Doublet, de Honfleur*. Malgré des confusions dans les dates, ce témoignage pittoresque présente la vie d'un marin du XVIIe siècle qui gravit peu à peu les échelons d'une carrière maritime bien remplie.

Jean Doublet commence son aventureuse carrière maritime à 7 ans, en 1663, en embarquant clandestinement sur le navire commandé par son père, qui entreprend de coloniser les îles de

la Madeleine, dans le golfe du Saint-Laurent, au Canada, pour le compte de la Compagnie des Cent-Associés de la Nouvelle-France. Le mécontentement du père ne suffit pas à décourager l'enfant de continuer sa vie en mer. De retour à Honfleur, en décembre 1663, après une année de pêche morutière, Jean Doublet reprend presque aussitôt la mer sur le navire paternel pour retourner au Canada. À son arrivée, il est témoin de l'échec de la colonisation entreprise l'année précédente et de l'accablement de son père, résolu à vendre ses navires pour régler ses dettes. En 1665, la Compagnie des Indes occidentales, qui remplace la Compagnie des Cent-Associés, propose à son père de se rendre à Québec pour exploiter une mine de plomb sur les côtes de Gaspé. Jean Doublet parvient une nouvelle fois à le suivre, avec cette fois le consentement paternel. C'est l'occasion pour lui de faire connaissance avec le Québec et ses Indiens. C'est aussi le premier naufrage, sur les glaces de Terre-Neuve, en 1667. De retour en France, ses parents refusent de le laisser reprendre la mer et décident de lui faire étudier le latin auprès d'un prêtre. Il parvient cependant à s'embarquer sur le terre-neuvier de l'un de ses proches parents, au grand désespoir de sa mère qui accepte finalement cette décision, après avoir chargé le capitaine de tout faire pour dissuader l'enfant de persister dans ce destin maritime. Nullement rebuté, Jean-François y apprend la manœuvre et la navigation. En 1672, il participe au trafic négrier en embarquant comme écrivain et second pilote sur le *Chasseur*, une flûte appartenant à un cousin. Ils chargent 150 esclaves au Sénégal et les échangent en Guyane contre du sucre et de l'indigo. Mais lors du retour vers la France, ils sont capturés par des corsaires flessingois. Après une tentative de rébellion contre l'équipage zélandais qui les conduit à Flessingue, le navire honfleurais est capturé et pillé par des corsaires anglais (pourtant alliés à la France pendant la guerre de Hollande) qui débarquent l'équipage à proximité de Douvres. Une entrevue avec le duc d'York permet un heureux dénouement à cette affaire. En 1673, il intègre un convoi de trente-quatre navires à destination des Antilles. Au cours de ce voyage, il doit lutter contre les corsaires, le mauvais temps, la maladie et le mauvais traitement de la part du capitaine. Cette année-là, il est blessé au bras lors d'un combat naval qui oppose l'escadre commandée par le capitaine Panetié, dans laquelle il se trouve, à deux gros vaisseaux du port de Hambourg.

De retour à Dunkerque, en 1679, il rencontre Jean Bart, récemment entré dans la Marine royale avec un brevet de lieutenant de vaisseau, qui veut l'engager comme second lieutenant à bord de l'une des frégates royales qui constituent son escadre. Il est finalement engagé comme premier lieutenant sur la *Sorcière*, une frégate de 30 canons, commandée par le capitaine de Latre. L'escadre croise dans les eaux des îles Orcades et du Spitzberg avant de revenir à Dunkerque. Doublet suit alors des cours d'hydrographie, à Dieppe, pour perfectionner ses connaissances en navigation. Il y passe avec succès l'examen de pilote. Peu de temps après, il commande une frégate corsaire de 14 canons, la *Diligente*, avec laquelle il croise en mer du Nord. Il réussit deux prises, mais il est blessé à la tête d'un coup de fusil pendant un échange de coups de feu avec un corsaire zélandais. Vers 1681, il effectue plusieurs voyages commerciaux entre l'Espagne, les Canaries et les Açores, au cours desquels il connaît plusieurs mésaventures: rencontre avec des corsaires algériens, tempêtes, épidémie de peste, mise en quarantaine, naufrage, dénuement. Vers 1684, il pratique la guerre de course contre l'Espagne, aux îles Canaries, en partant de Dunkerque avec une barque contenant 40 hommes d'équipage. Les succès se multipliant, il ose opérer une razzia sur les côtes de Ténérife. La violence de certains combats développe une haine de la population locale à son égard. Cela ne l'empêche pas de reprendre la navigation au commerce avec Madère et les Canaries, une fois la paix revenue avec la trêve de Ratisbonne (1684).

Lorsque la guerre de la Ligue d'Augsbourg éclate, Doublet s'adonne à nouveau à la course,

pour sa plus grande satisfaction. Avec une petite corvette de 4 canons, la *Princesse de Conty* de Dunkerque, il croise en 1688 dans la mer du Nord et dans la Manche, sans succès. C'est pourquoi il se rend à terre pour s'emparer d'une pinasse hollandaise de 600 tx amarrée dans le port de Saltash, en Cornouailles. L'exploit est raconté au secrétaire d'État à la Marine, le marquis de Seignelay, lequel a l'occasion de le féliciter lors d'une rencontre à Cherbourg. On lui confie alors diverses missions. En 1689, il prend le commandement de deux barques longues pour observer la flotte anglaise à l'entrée de la Tamise et le long des côtes anglaises. Il se porte à la rencontre de la flotte de Tourville en provenance de Toulon, fait une descente sur les côtes anglaises pour en ramener des prisonniers susceptibles de renseigner le ministre sur les forces ennemies. À la mort de Seignelay (1689), Doublet repart en course à partir de Brest. En 1690, le nouveau secrétaire d'État à la Marine, le comte Louis de Pontchartrain, lui confie la mission de conduire un ingénieur français en Écosse, mais il échoue. Il reçoit un brevet de lieutenant de frégate et le commandement de deux frégates corsaires royales : la *Serpente* et la *Sorcière*. Il doit conduire deux officiers anglais à Elseneur, au Danemark. Au retour, sa frégate fait naufrage aux approches de Dunkerque. On lui confie alors une flûte du Roi, le *Profond*, de 40 canons, avec laquelle il navigue dans la mer du Nord avant de quitter le service du Roi – conformément à une promesse faite dans le passé à sa future épouse pour s'établir à Saint-Malo – et de laisser le *Profond* à Duguay-Trouin. En 1693, il prend le commandement et s'intéresse dans une frégate corsaire de Granville armée par Jean-François Lévesque de Beaubriand, le *Jeune Homme* (160 tx, 16 canons et 25 hommes) pour croiser en Manche (mai-juillet), plus particulièrement dans le canal de Bristol. Ses prises et ses rançons s'avèrent d'un rapport assez faible. Le *Griffon* de 60 tx a été mené à Honfleur, le *Pucelage* de Bristol à Saint-Malo. Quatre rançons s'ajoutent pour moins de 250 £.

Il s'intéresse donc dans une autre frégate corsaire de Saint-Malo, le *Comte de Revel* (350 tx), dont il devient le capitaine. Chassant en Manche, il capture un garde-côte anglais de 40 canons. De retour à Saint-Malo, Doublet assiste au bombardement de la ville par les Anglais en 1693 et prend part à la défense de la ville. Le duc de Chaulnes, alors gouverneur et Amiral de Bretagne, le récompense d'une épée « à garde et poignée d'argent doré et d'un beau ceinturon brodé ». Il lui offre également de participer financièrement à la campagne de course qu'il prépare avec le garde-côte capturé et de donner son nom à ce bâtiment. En 1695, à la tête du *Duc de Chaulnes* (300 tx, 36 canons et 99 hommes), armé par La Motte Gaillard, il croise donc le long des côtes irlandaises, en compagnie du *Comte de Revel*. Il est à noter qu'il s'agit d'un armement en guerre et marchandises destiné au Portugal. La même année, il permet à la cité malouine de tenir tête à l'escadre de l'Amiral Berkeley, venue pour la bombarder une nouvelle fois. En 1696, il arme au commerce vers les Açores et Salé, ce qui ne l'empêche pas de pratiquer la guerre de course lorsque l'occasion se présente, avant de se rendre à Marseille. De retour en Manche, en 1697, il est capturé par les Anglais. Après trois mois et demi de détention à Plymouth, Doublet est libéré, juste avant le retour officiel de la paix. Il revient à Saint-Malo, mais il décide de s'installer à Honfleur pour reprendre la pêche morutière à Terre-Neuve. Après plusieurs campagnes, il effectue un voyage commercial à Saint-Domingue en 1702, avant de prendre le commandement de quatre vaisseaux appartenant à la Compagnie de l'Asiento, que venait de créer Du Casse, son protecteur en la matière. La Compagnie bénéficie du droit de course qu'elle utilise pour chaque voyage circuiteux. En avril 1704, la petite escadre appareille de La Rochelle pour la Guinée. Elle comprend l'*Avenant*, la *Badine* (Frondat), le *Marin* et le *Faucon* (Bernabeau). En chemin, l'escadre amarine une dizaine de prises ennemies, puis arrive à Ouidah (dans l'actuel Bénin). Doublet

fait charger plus d'un millier d'esclaves et reprend la mer pour les conduire à La Grenade en Amérique. Là, il tombe gravement malade. On croit sa mort prochaine, mais il recouvre la santé. Il séjourne quelque temps à La Havane, puis revient en France en mars 1706. Des lettres de la Martinique ont informé les directeurs de la compagnie que les commandants des vaisseaux « y avaient fait un commerce particulier très considérable, fabriquant des inventaires mensongers, des cargaisons de plusieurs bateaux ennemis qu'ils avaient pris sur la côte d'Afrique, et les vendant à leur compte ». Saupin, l'un des directeurs, ouvre une instruction avec l'appui de l'intendant Bégon. Le 8 juillet 1705, un ordre d'arrestation du Roi est envoyé à La Rochelle contre Doublet et Frondat.

L'histoire s'achève par un compromis financier, en date du 25 décembre 1713, par lequel la Compagnie déclare être pleinement satisfaite de ses deux capitaines. Doublet est ainsi présenté au secrétaire d'État à la Marine, le comte Jérôme de Pontchartrain, qui le félicite. En 1707, il accepte le commandement du *Saint-Jean Baptiste* (500 tx et 36 canons) pour un voyage de « découvertes » dans les mers du Sud. L'expédition dure trois années, au bout desquelles il revient à Port-Louis, le 22 avril 1711. Son navire rapporte de l'or et de l'argent pour une valeur de 635 000 piastres. Son journal de bord relate les aventures qui l'ont conduit à Montevideo, Valparaiso, Coquimbo, Cobica, Chipana, Arica, Callao et Lima, lieux qu'il décrit à l'aide de cartes coloriées représentant les rades. Ne voulant plus toutefois reprendre la mer, il se retire définitivement à Honfleur, pourvu d'une charge de capitaine-exempt d'une compagnie de gardes-suisses du duc d'Orléans.

Michel Aumont

☛ BART, BEAUBRIAND, *BREST,* DU CASSE, DUGUAY-TROUIN, *DUNKERQUE, GRANVILLE, HONFLEUR, LA ROCHELLE, FLESSINGUE, MARSEILLE,* PANETIÉ, PONTCHARTRAIN, *SAINT-MALO, SALÉ,* SAUPIN, SEIGNELAY, *TOULON*, TOURVILLE

DOWLING PATRICK OU PATRICE
(1759, Rush [Irlande]-1796, Ameland [Frise])

Fils de Richard et de Marie Creenam, Patrick Dowling est natif d'Irlande. Il ne parle pas français en juillet 1781. Il se marie le 22 novembre 1782 avec Marie-Françoise Kenny (1756-1786), sœur de l'un des bons négociants de Dunkerque, également d'origine irlandaise. Un premier fils décède à deux mois. Il perd bientôt son épouse, mais en garde une fille, Françoise-Jacquette, qu'il laisse mineure à son décès (1783-1856). Elle épousera le 28 mai 1805 un négociant, Joseph-Pierre-Désiré Stival qui décédera deux ans plus tard.

Dowling passe tout jeune en Amérique du Nord pour naviguer au commerce à 16 ans. Il serait revenu en France en 1772, pratiquant la même activité. Son refus de se soumettre à la mobilisation, déclarant haïr l'Angleterre comme irlandais, lui fait solliciter des Américains une commission en course. Il est officier sur le corsaire dunkerquois sous pavillon américain *Black Prince* (120 tx, 16 canons, 70 hommes), commandé par Ryan, son compatriote (juin 1779). Durant le conflit, Dowling commande brillamment divers corsaires. Le Congrès lui confie, le commandement du cutter *Black Prince* (*Prince Noir*), armé par Jean-François et Charles Torris, de Dunkerque où il enregistre sa commission – remise à Passy par Benjamin Franklin, le 15 octobre – le 15 décembre 1779. Il prend la mer le 21 décembre 1779 de conserve avec la *Black Princess* de son collègue Edward Macatter, également sous pavillon américain. Il effectue au moins quatre courses. Ils se distinguent, font quantité de prises (cent quatorze vaisseaux britanniques pris, coulés ou rançonnés) et de prisonniers. En trois courses (décembre 1779, puis février-mars 1780), il adresse six prises et trois rançons au seul port de Morlaix. Le 9 février 1780, après sa première blessure au genou, Franklin lui adresse une lettre de félicitations : « Vous avez bien mérité des États-Unis ». Le 19 mars 1780, il est rejoint par la *Black Princess.*

Il déplore peu après la conduite des marins français à son bord. Son corsaire ayant été perdu à la suite d'une méprise – une chasse par le *Calonne* – au large des côtes françaises (avril 1780), Torris demande le 15 à Franklin de procurer un grand cutter au capitaine Dowling. Le 5 juin 1780, la France lui confie une lettre de marque pour la *Fleur de May*, un lougre de 40 tx portant six canons et monté par 45 hommes, qui fait vingt-cinq prises ou rançons. En deux courses sur la *Fantaisie* de 90 tx, il brûle ou rançonne cinquante-cinq ennemis (septembre 1781-1782). Aussi le 24 septembre 1781 est-il fait lieutenant de frégate pour la campagne. En mai 1782, sur le corsaire français *Fearnot* (*Sans Peur*), Patrick Dowling et un parti débarquent à Skerries et brûlent les maisons dont celle de l'agent des impôts qui avait contribué à l'arrestation du *Friendship*, lors même que se déroule à Londres le procès de Ryan et Macatter. Une seconde blessure au genou lui vaut sa nomination définitive comme lieutenant de vaisseau, le 18 mai 1782. Il déclare alors cent quatre-vingt-cinq prises ou rançons et plusieurs combats. Il produit quelque 200 000 l-t de rentrée ce qui lui permet de convoler. Il est dénoncé comme l'instigateur d'une affaire de baraterie (escroquerie à l'assurance). On ne le poursuit pas, mais il lui est suggéré une grande humilité. Le 25 janvier 1785, il acquiert pour 1 500 l-t et arme lui-même le brigantin la *Comtesse d'Avaux* qu'il commande. Il achète également une belle maison, rue Saint-Jean, au marché aux anguilles, à James Jackson, aubergiste à l'enseigne du « Cerf Blanc », le 22 février 1786. En 1786, il repasse au service à Brest – sous le nom de *d'Owlin*, fautivement *d'Osselin* ! –, avec une promotion au grade de sous-lieutenant de vaisseau de 1re classe, affecté à la 2e division de la 2e escadre (1er mai 1786). Il navigue jusqu'en 1789, où il semble quitter le service (congé de six mois). Il verse une contribution patriotique pour 1 000 l-t, le 28 avril 1790. Il sollicite une promotion de capitaine de vaisseau par ses demandes des 28 février, 29 avril et 30 juin 1793, et de préférence la place de lieutenant de port à Dunkerque et de pilote pour le Nord. Il refuse le grade d'enseigne et son affectation à Brest. Il « a donné sa démission et [est] supprimé des revues [...] en date du 15 juillet 1793 », comme enseigne de vaisseau à 1 200 l-t annuelles. Le 3 mars 1792, il prête le serment civique à l'hôtel de ville de Dunkerque. Arrêté comme Anglais durant le siège de Dunkerque, en 1793, en dépit de son patriotisme, il n'est libéré qu'en avril 1794. Le lendemain, un certificat d'hospitalité lui permet de résider comme citoyen des États-Unis. Il reprend la navigation au commerce vers novembre 1796 pour décéder bientôt à l'île d'Ameland, province de Frise. Il faut attendre six ans pour que les notaires procèdent à l'inventaire de son mobilier qui dépérissait dans sa maison.

Olivier Corre

☛ *BREST, DUNKERQUE, ÉTATS-UNIS, LONDRES,* MACATTER, *MORLAIX,* PAVILLONS CORSAIRES ET PIRATES, RYAN, TORRIS

DRAGUT RAÏS DIT *DURGHÛTH RAÏS*
(début XVIe siècle-1565)

Compagnon de Barberousse, Durghûth Raïs (Dragut) est assurément l'un des plus fameux « corsaires mangeurs de blé sicilien » (pour reprendre l'expression de Fernand Braudel) du XVIe siècle, dont Jurien de la Gravière écrivit qu'il devait « faire regretter Barberousse aux Espagnols et aux Italiens ». Si l'on ignore quasiment tout de sa jeunesse, Dragut occupe incontestablement le devant de la scène maritime en Méditerranée occidentale pendant trente ans, entre la fin des années 1530 et 1565. Non seulement il s'illustre à la bataille de Prévéza en 1538, mais il est vraisemblablement déjà très actif en tant que corsaire en 1540, puisqu'il est capturé cette année-là au large de la Corse par Andrea Doria qui lui faisait la chasse. Réduit en esclavage, il rame sur les galères italiennes pendant trois ans, avant d'être racheté par Barberousse en 1543 pour la somme extrêmement élevée de 3 000 d. Une fois libre, il s'établit à Jerba, dont il prend le contrôle, avec une partie du Sahel tunisien. À partir de cette date, il multiplie les

incursions en Méditerranée centrale et occidentale, arraisonnant les navires et organisant des razzias le long des côtes espagnoles et italiennes, ou dans les îles de Corse, Sardaigne, Sicile et Malte. En quatre ans (1547-1550), l'Ordre de Malte ne recense pas moins de huit courses conduites par Dragut, dirigées directement contre son archipel et son préside de Tripoli. Puis entre 1553 et 1562, sur neuf alertes concernant une menace corsaire barbaresque contre Malte, six d'entre elles sont conduites par Dragut depuis Jerba et Mahdia.

Aux activités corsaires s'ajoutent son investissement guerrier dans la lutte contre les présides espagnols et l'élargissement de l'aire d'influence ottomane en Méditerranée occidentale. En 1550, secondé par un autre raïs tout aussi brillant, Euldj Ali, il s'empare du préside de Mahdia, qu'il ne parvient pas à tenir. Les Espagnols l'isolent sur Jerba, dont il s'évade de manière spectaculaire, tirant sa flotte composée de trois galères et de quinze galiotes, par voie de terre, et rejoignant Istanbul où il se place sous la protection du sultan qui lui offre armes, soldats et munitions. En 1551, il incite le *kapudan pacha* (grand Amiral) à mener une offensive en Méditerranée occidentale qui se concrétise par les attaques des littoraux siciliens, la razzia de Gozo et la prise de Tripoli, aux mains des chevaliers de Malte depuis 1530. Après cet exploit, il est promu second du *kapudan pacha* de la flotte ottomane, puis accède à la fonction de *beylerbey* de Tripoli en 1555.

Il impose alors sa puissance et celle des Ottomans par une guerre ouverte menée dès 1556 contre les Hafsides de Tunis, qui soutiennent les Espagnols, et leur enlève successivement Jerba, Gafsa, Sfax et Kairouan. C'est encore lui qui, en 1560, dépêche Euldj Ali à Istanbul pour presser le sultan d'envoyer le renfort de la flotte turque et attaquer les Espagnols à Jerba, leur infligeant une très lourde défaite. Enfin, comme nombre de raïs désireux de purger la Méditerranée occidentale des corsaires maltais, il soutient le sultan dans sa décision malheureuse d'attaquer Malte en 1565. Dragut y commande notamment les assauts dirigés contre le fort Saint-Elme, aux mains des musulmans le 23 juin, tandis qu'il succombe des suites d'un coup d'arquebuse.

Anne Brogini

☛ BARBEROUSSE OU KHAÏR-ED-DIN, DORIA, EULDJ, *MALTE, TUNIS*

DRAKE SIR FRANCIS (1540, Crowndale-1596)

Francis Drake naît en février ou mars 1540, près de Tavistock dans le Devon, étant l'aîné des cinq enfants d'Edmund (qui décède en 1566) et de Anna Milwaye (ce dernier nom n'est pas certain). Le père était-il un ancien prêtre, dépossédé au moment du premier « grand transfert », entre 1536 et 1539 ? Il travaillait dans le textile mais avait dû fuir Crowndale en 1548 à la suite d'une altercation, suffisamment catholique pour être fidèle à Marie Tudor, suffisamment protestant pour l'être envers Elizabeth. Francis, âgé de 8 ans, vient vivre, avec deux de ses frères, auprès de son oncle, William Hawkins. Il est donc élevé en même temps que John Hawkins, le deuxième fils de William, qui a huit ans de plus que lui. L'expérience de la mer se fait très tôt sentir, tous les garçons embarquent jeunes, ce qui ne les empêche pas de recevoir un enseignement sérieux en parallèle. Francis embarque sous les ordres de John dès 1560. Il est des quatre voyages négriers organisés par son cousin. C'est durant le dernier périple qu'il commande la *Judith*. À San Juan de Ulua, il a un comportement étrange. Alors qu'il a ordre de venir ranger le *Minion*, surchargé d'hommes, Drake disparaît dans l'obscurité « nous abandonnant à notre grande misère » dira Hawkins. Cependant, si William Hawkins (le frère de John) parle d'une perte de 20000 £ et que John ajoute 5000 £, l'ambassadeur d'Espagne avance un gain de 28000 pesos (11500 £) en or, argent et marchandises sans compter un coffre de perles, le tout aurait été acheminé par Francis Drake, façon discrète de masquer le bénéfice. Drake épouse en juillet 1569 Mary Newman (qui décédera en

1583), qui appartient à une famille de marins. La même année, il commande le *Brave* de 50 tx pour un nouveau voyage en Guinée en compagnie de deux autres navires appartenant aux Hawkins, le *Dragon* et le *Swan*. Durant ce nouveau périple circuiteux, Drake prend conscience de la force des *flotas* espagnoles, de l'intérêt d'aller se servir sur place.

En 1571, Drake est de retour dans les Caraïbes, avec le *Swan* de 25 tx, peut-être au sein d'une petite flotte commandée par les frères pirates William et George Wynter, sans doute associés aux Hawkins. Sur place, il s'acoquine à un pirate français. Ensemble, ils s'emparent d'une frégate espagnole trouvée dans une rivière sur la route de Panama, évaluée avec son chargement à 50 000 pesos (20 600 £). Le pillage de places (Venta de Cruces) et de deux frégates, trois transports et plusieurs chaloupes (devant Nombre de Dios, dans la rivière de Chagres et devant le cap Cativa) rapporte, aux dires des propriétaires espagnols, quelque 250 000 pesos. Drake, sans lettre de marque et sans être inquiété, s'en retourne à Plymouth avec trois prises et un butin sans doute très exagéré de plus de 100 000 £. Il est suffisamment riche pour acheter les navires qu'il arme et commande pour l'expédition suivante. Il reprend la même pinasse et la *Pascoe* de 40 tx, avec trois pinasses de 10 tx qu'il a fait bâtir en Angleterre et 75 hommes environ. Il appareille en mai 1572 et, après un passage par les Canaries, la petite escadre gagne Port Pheasant, à quelques lieues de Nombre de Dios, où les pinasses (ou chaloupes en fagots) sont assemblées. Il est rejoint par le pirate Raunse, dont le maître d'équipage est John Oxenham. Les Anglais trouvent Nombre de Dios vide. Drake perd ensuite le *Swan* devant Carthagène. Il perd également deux de ses frères, John accidentellement, et Joseph de maladie. Ce coup du sort ne l'empêche pas de se porter sur Panama en janvier 1573, avec ses hommes et des Noirs marrons (ou fugitifs). Il manque son effet de surprise et un convoi de mules transportant de l'or et des bijoux, parvient à faire marche arrière. Une nouvelle attaque, cette fois avec l'aide du flibustier français Guillaume Le Testu, est couronnée d'un succès inespéré puisque les pirates parviennent finalement à s'emparer du convoi de mules (avril 1573). Le butin est considérable, seul l'or est conservé, l'argent est enterré. De retour à Plymouth, la fortune, après partage avec les Français survivants – Le Testu est mort dans cette action – est évaluée à 20 600 £ soit 50 000 pesos. La moitié des équipages a disparu, Drake continue de s'enrichir.

Inscrit comme marchand en 1576 à Plymouth, Drake, sans doute pour étoffer son réseau de connaissances, répond à l'appel du duc d'Essex, investissant et utilisant ses navires dans l'opération d'Antrim au Nord-Est de l'Irlande. Il est ainsi amené à participer de près ou de loin au massacre de 500 hommes, femmes et enfants de l'île de Rathlin. Par la suite, il rencontre Sir Francis Walsingham. Ce dernier, avec Christopher Hatton, John Hawkins, les Wynter et la reine en personne méditent dans le plus grand secret un voyage de circumnavigation. En novembre 1577, Drake appareille de Plymouth à la tête du *Pelican* (150 tx et 18 canons), de l'*Elizabeth* (80 tx et 11 canons), du *Marigold* (50 tx et 12 canons), du *Swan* (30 tx) et de la *Benedict* (15 tx). Les équipages se montent à 170 hommes. Bien qu'ayant essuyé une sévère tempête l'obligeant à réparer sur les côtes marocaines, Drake capture et pille six navires luso-espagnols. Il échange la *Benedict*, très fatiguée, contre un navire de 40 tx rebaptisé le *Christopher*. Devant l'île Saint-Jacques, dans l'archipel du Cap-Vert, un marchand portugais, la *Santa Maria*, est prise avec son chargement de vin. Le navire est rebaptisé la *Mary*, le capitaine est employé comme pilote. Est-ce le vin ou une affaire plus personnelle concernant l'épouse de Drake? Quoi qu'il en soit, les tensions vont croissant entre le commandant qui prétend avoir reçu tous pouvoirs de la reine et Thomas Doughty et ses amis. La chose se règle une fois les côtes sud-américaines atteintes. Dans un premier temps, le *Swan* et le *Christopher* sont dégradés et incendiés à la hauteur du rio Deseado, puis,

en juin 1578, à Port-Julien, Doughty est jugé pour mutinerie et décapité. La sévérité du verdict pousse John Wynter à disparaître avec l'*Elizabeth* au moment d'entrer dans le détroit de Magellan. John Thomas fait de même sur le *Marigold*. La *Mary* ayant été abandonnée à Port-Julien, ne reste que le *Pelican*, rebaptisé le *Golden Hind*. Sans doute, une fois hors du détroit, ayant atteint l'île de Mocha (novembre), reste-t-il à Drake 70 hommes dont la moitié en état de combattre. Le pillage peut commencer dans des eaux où personne ne s'attend à voir surgir des pirates. Valparaiso est la première ville à être pillée. Des cartes indiquant les différents ports du Pacifique sont trouvées. Un navire transportant pour 200 000 pesos d'or (82 600 £) est arraisonné. En février 1579, Drake atteint Arica, sur la côte nord du Chili. Un marchand est capturé avec plusieurs dizaines de barres d'argent, un autre, chargé de vin et d'étoffes, brûle accidentellement. Devant Chule – côte sud du Pérou –, un troisième navire tombe entre les mains des Anglais. Tous sont abandonnés et tout ce qui peut être récupéré comme rechange est prélevé. À Callao, Drake fait deux nouvelles prises dont une, venant de Guayaquil, chargée de vivres et de 18 000 pesos en or et en argent. L'opération devient définitivement rentable après la capture du *Nuestra Señora de la Concepciòn* (ou *Cacafuego*, à comprendre le pet, au vu de son armement dérisoire, aux dires d'un rescapé). Selon Jenifer Marx, le butin équivaudrait aujourd'hui à 75 millions de $; on parle de 362 000 pesos soit près de 150 000 £. En remontant les côtes du Mexique, plusieurs navires sans défense sont capturés dont un, à l'ouest de Panama, où se trouve un pilote ayant navigué sur le galion de Manille, un autre qui est chargé de soies et de porcelaines : cinq prises en tout. À tous ceux qui le voient vivre dans le luxe et le raffinement, il spécifie n'être pas un pirate mais posséder une lettre de marque de la reine en représailles aux pertes subies par John Hawkins à San Juan de Ulua. Une fois l'ensemble des prisonniers débarqué à Guatulco – sud-est d'Acapulco – et le *Golden Hind* caréné, Drake se lance à travers le Pacifique. Il emprunte la route des galions espagnols, touche les îles de Palau, se rafraîchit à Ternate, carène quelque part aux Célèbes, fait escale à Java, puis, une fois doublé le cap de Bonne-Espérance, reprend des vivres en Sierra Leone. S'arrête-il à La Rochelle au début du mois d'août 1580 ? Il atteint Plymouth le 26 septembre 1580. Après 2 ans et 9 mois, Drake revoit l'Angleterre avec 49 survivants. L'acte est de pure piraterie. L'ambassadeur espagnol parle d'un butin de 1,5 million de pesos, d'autres l'estime à 2 millions (plus de 826 000 £), mais Drake n'a jamais déclaré l'intégralité de ce qu'il ramenait, la majeure partie n'est pas registrée. Elizabeth paraît avoir touché une forte somme, de quoi investir 2 000 £ dans la *Levant Company* (on parle de 300 000 £). Par ailleurs, les commanditaires ont un retour sur investissement de 4 700 %, l'équipage se partage 40 000 £. Drake achète l'abbaye de Buckland, ancien monastère cistercien, à Sir Richerd Grenville, grâce aux 10 000 £ touchées officiellement. Il est fait chevalier au printemps de 1581, devenant *mayor* de Plymouth quelques mois plus tard, siégeant au Parlement (à nouveau en 1584). Après la mort de sa première épouse en 1583, il se remarie avec Elizabeth Sydenham (qui décédera en 1598) en février 1585 : de quoi s'allier à une riche et influente famille du Somerset.

L'essentiel est peut-être ailleurs. Drake vient d'ouvrir de nouveaux horizons à une Angleterre encore frileuse. Il a satisfait un sentiment xénophobe de la part des Anglais, avec un fort courant anti-espagnol. Dans ces conditions, Elizabeth ne peut réprimer cet acte de piraterie, d'autant plus que Philippe II a commis l'imprudence de laisser quelques centaines d'hommes débarquer en Irlande soi-disant envoyés par le pape (tous massacrés, notamment par Raleigh). La suite est liée à l'union du Portugal et de l'Espagne, des commissions données par Antonio, prétendant à la couronne, de la victoire de Philippe II qui sanctionne la réunion des deux empires coloniaux, de celle d'Alexandre Farnèse aux Pays-Bas.

À la fin de 1584, l'un des projets d'opération lointaine reçoit l'assentiment de la reine.

Initialement, il s'agit de s'emparer de la flotte de l'argent et, en cas d'impossibilité, de multiplier les descentes dans les grands ports de l'Amérique espagnole. Le duc de Leicester (3000 £), les frères Hawkins (3500 £ dont le *Primerose* de 300 tx commandé par Frobisher, vice-Amiral), Sir Walter Raleigh (400 £) acceptent d'investir. Elizabeth fournit 10000 £ dans l'affaire et prête deux vaisseaux, *l'Elisa Bonaventure* de 600 tx (Thomas Fenner), récemment rebâti en galion moderne, et l'*Aid* de 250 tx (Edward Wynter). Drake mise 7000 £ dont trois ou quatre navires, le plus gros étant le *Thomas* ou *Hastings* de 100/200 tx, commandé par son frère Thomas. La flotte, composée de vingt-quatre navires et huit pinasses réunissant 2000 hommes, appareille le 14 septembre 1585. Jamais les Anglais n'ont envoyé au loin une telle armée navale. Drake s'attarde deux semaines devant Vigo et Bayona. Si le pillage de maisons, de couvents, d'églises rapporte peut-être 6000 d., il manque la flotte tant convoitée dont le chargement de 700000 £ aurait suffi à la victoire. Il n'obtient aucun résultat à Palma aux Canaries (octobre), s'empare de São Tiago dans l'archipel du Cap-Vert, brûle la capitale après s'être assuré de son ravitaillement (novembre). Mais il doit affronter les calamités auxquelles sont soumises les grandes escadres : la fièvre lui emporte 300 hommes avant l'arrivée à la Dominique, le 18 décembre. Le 1er janvier 1586, Drake, avec un corps de débarquement de 1000 hommes, s'empare de la capitale d'Hispañiola, Santo Domingo, défendue par 150 hommes. Il doit accepter une rançon réduite à 25000 d. (10300 £) au lieu de 1 million. Dans le port, où il abandonne deux de ses navires les plus usés, il ajoute à son escadre cinq bâtiments marchands dont un de 400 tx, rebaptisé le *New Year's Gift* et un de 200 tx qui devient le *New Hope*. Ces prises embarquent les 70 canons de tous calibres de la forteresse. En février, c'est Carthagène qui capitule. Là encore, l'Amiral anglais se contente d'une rançon de 107000 d. (44200 £), service non compris, on ignore le montant de sa part personnelle. L'alcool, les femmes esclaves qui entrent dans le butin, rendent la discipline très difficile à maintenir. La maladie ne lui laisse que 700 hommes en état de combattre. Sur la route du retour, il détruit le fort San Augustin en Floride (fin mai), récupère les survivants de Roanoke et gagne Plymouth, le 28 juillet 1586. Par rapport à une dépense sans doute exagérée de 57000 £, les pertes dépasseraient de 25 % l'investissement. Par ailleurs, la position des négociants britanniques dans la péninsule Ibérique est plus que compromise. Mais la victoire est politique, le prestige espagnol est atteint en Amérique. La rentabilité n'est plus le seul but au moment de la conversion de la piraterie lointaine en course appuyée par l'État. Ce dernier vise également ses propres objectifs, parfois contradictoires avec la notion de profit. En réalité, Elizabeth a envoyé un corps expéditionnaire aux Pays-Bas sous les ordres du duc de Leicester pour contribuer à bloquer les armées espagnoles. De même, Drake devait interrompre le ravitaillement de l'Espagne en métaux précieux, moteur de la guerre. Il s'agit de montrer à Philippe II à quel point un compromis est nécessaire. Au vrai, très en colère, le roi d'Espagne ira dans le sens inverse, se fixant comme devoir impérieux d'envahir l'Angleterre.

Cela a-t-il retardé le départ de Lisbonne de la fameuse *Gran armada* espagnole ? Drake dirige en avril 1587 un raid contre les bases ibériques : vingt-trois navires dont dix marchands armés devant partir pour les Indes orientales, le *Golden Lion* (550 tx), l'*Elizabeth Bonaventure*, le *Rainbow* (500 tx) et le *Dreadnought* (400 tx) de la *Navy*. La capture d'un bâtiment lui apprend la présence d'une flotte marchande à Cadix. La petite flotte de galères n'est pas de taille à l'impressionner. La seule résistance vient d'un marchand armé génois de 1000 tx et d'un galion biscayen de 700. La plupart des navires n'ont pas leurs équipages. Drake fait piller, brûler et couler quelque vingt-quatre navires espagnols en rade, en conserve quatre (dont le galion biscayen), agrégés à son escadre. Après s'être ravitaillé, il appareille, laissant, selon les autorités espagnoles, pour 172000 d. de pertes. Si une tentative de débarquement devant Lagos échoue, le château et le port de Sagres sont détruits.

Plusieurs semaines durant, Drake maintient une croisière entre Lisbonne et Sagres, paralysant tout le trafic. À la fin du mois de mai, il apprend l'arrivée prochaine d'un navire marchand armé par le roi d'Espagne, chargé de soies et velours de Chine, de bijoux et d'esclaves. Au large des Açores, Drake capture le *San Felipe*, de 1 400 tx, dont la valeur est estimée, selon l'ambassadeur espagnol, à 300 000 d. : si la chose est avérée, moins d'un tiers est distribué aux intéressés. Les deux dernières expéditions font de l'ancien pirate un homme de guerre respecté. Si la reine choisit Lord Howard pour commander la flotte anglaise, celui-ci prend volontiers l'avis de son capitaine général, reconnaissant le bien fondé d'une vaste offensive dans les eaux espagnoles. Une série de tempêtes contrarie ce plan d'opération jusqu'au 19 juillet 1588, où l'armada espagnole est signalée à la hauteur du cap Lizard. Drake joue un rôle majeur dans la défaite de celle qui devient l'ex-Invincible. On notera qu'il ne perd pas ses bonnes habitudes. La *Nuestra Señora del Rosario* (Don Pedro de Valdés) ayant souffert dans sa mâture après une collision, Drake, sur le *Revenge*, s'empare et remorque le vaisseau avec ses 46 grands canons, ses réserves de boulets et de poudre, et ses 50 000 d. d'or. Le *Rosario* transporte une partie de l'argent destiné aux troupes d'invasion : un tiers manque lors du comptage.

Elizabeth entend profiter de la déconfiture de l'armée navale ennemie. Une invasion du Portugal est préparée. Drake est associé à Sir John Norris (commandant des forces terrestres). Il appareille de Plymouth le 18 avril 1589 à la tête de cinq escadres regroupant 19 000 hommes. La première phase des opérations consiste à détruire tous les navires de guerre en commençant par ceux de Santander. Des vaisseaux étant annoncés à La Corogne, la flotte fait d'abord voile vers cet endroit, trouvé désert. La forteresse est détruite, la garnison massacrée. Les mêmes vices, les mêmes effets, le vin est abondant dont les vapeurs s'ajoutent à l'affaiblissement des troupes. Après la prise de Peniche, Norris prend la route de Lisbonne. La population n'est pas vraiment favorable à Dom Antonio. La ville est trop puissante. L'armée se rembarque à l'embouchure du Tage, laissant derrière elle malades et blessés. Pis, sortant de Lisbonne, des galions s'en prennent aux vaisseaux isolés, l'armée navale anglaise étant très éparpillée. Drake quitte précipitamment les lieux, lance une descente le 18 juin à Vigo pour ne trouver que… du vin. À la suite d'une tempête, il faut abandonner la seconde phase visant à croiser aux Açores. La reine est doublement mécontente par l'échec de l'entreprise et la désobéissance à ses ordres. Mais le Conseil privé ne retient aucune faute contre les deux hommes. Ainsi, l'idée d'un nouveau raid antillais germe pour réduire plusieurs ports dont Panama, seule proie ayant échappé aux griffes de Sir Francis. Drake et Hawkins, le 28 août 1595, prennent conjointement la tête d'une flotte de vingt-sept vaisseaux et de 2 600 hommes dont le *Defiance* (F. Drake), 500 tx, 250 hommes et 46 canons ; le *Garland* (J. Hawkins), 700 tx, 300 hommes et 45 canons ; le *Hope* (Gilbert Yorke), 600 tx, 250 hommes et 48 canons ; le *Bonaventure* (Troughton), 600 tx, 250 hommes et 47 canons ; le *Foresight* (Winter), 300 tx, 160 hommes et 37 canons ; l'*Adventure* (Thomas Drake), 250 tx, 120 hommes et 26 canons. Baskerville commande les troupes de débarquement. À la dernière minute, les Anglais apprennent la présence à Puerto Rico d'un galion mal en point chargé de 2,5 millions de d. (760 000 £). Ce qu'ils ignorent est l'envoi d'Espagne de cinq frégates (Pedro Tello) pour récupérer ce trésor. Comme d'habitude, d'âpres querelles se font sentir. Drake exige l'attaque préliminaire de Las Palmas aux Canaries (septembre), en vain, sauf à faire de l'eau. Alors que la flotte est mouillée à la Guadeloupe, selon cette fois les vœux de Hawkins, l'escadre prolonge l'escale une dizaine de jours alors que Drake ne voulait pas s'arrêter. Pedro Tello apprend la présence des Anglais et leur objectif. San Juan a le temps de préparer sa défense tandis que sur la route, Hawkins tombe gravement malade et meurt de la dysenterie (novembre 1595). Drake sait qu'il ne pourra pas prendre la ville sans de

lourdes pertes. Le pillage du Rio de la Hache et de Santa Marta ne produit que peu de perles. Carthagène est en alerte, Nombre de Dios déjà décline, les fonctions principales ont été transférées à Portobelo. Le 27 décembre, les Anglais y trouvent peu de choses. Le millier d'hommes envoyé prendre Panama en pleine saison des pluies, sous les ordres de Thomas Baskerville, est repoussé au cours de diverses embuscades. L'effet de surprise n'a eu lieu dans aucune descente. L'escadre fait voile vers le Nicaragua avec l'intention de prendre Granada. Le mauvais temps et la dysenterie qui ravage les équipages l'en empêchent. Francis Drake meurt probablement de la fièvre jaune le 27 janvier 1596; sa dépouille est immergée le jour suivant. Baskerville lui succède, prend et brûle Portobelo. Après un accrochage devant l'île des Pins avec des vaisseaux espagnols, les débris de la flotte rentrent isolément en Angleterre. Les reliefs des pillages ont disparu dans les poches des marins et des soldats.

Harry Kelsey l'explique fort bien, la réputation d'*El Dragon* ne laisse pendant longtemps que des traces dans la mémoire des Espagnols. Ce n'est qu'en 1625, avec la publication du manuscrit de Philip Nichols par Francis Drake, neveu du pirate, que la notoriété de ce dernier revient au premier plan jusqu'à en faire le prototype du « Héros anglais » à la fin du XVII[e] siècle. Depuis, peu de biographes se sont préoccupés d'explorer certaines zones d'ombre concernant notamment son enrichissement ou l'injustice de sa conduite. Comme souvent, la légende est tenace, et puis l'homme, le pirate sans scrupule, est l'un des fondateurs de la *Royal Navy*…

Philippe Hrodej

☛ *CADIX, CARTHAGÈNE*, FLIBUSTIERS, FROBISHER, GRENVILLE, *GUADELOUPE*, HAWKINS, LE TESTU, *LA ROCHELLE, LISBONNE*, OXENHAM, RALEIGH, *ROANOKE, SANTANDER*

DRIEUX DIT *DRIEUX DE SAINT-MALO*
(?-ap. 1796)

On sait peu de chose sur ce corsaire qui sévissait dans l'océan Indien en 1796 et dont le « de Saint-Malo » sent plus le nom de guerre qu'une quelconque aristocratie. Une de ses aventures mérite toutefois d'être contée dans la mesure où elle illustre bien la différence entre ce que pouvaient être les préoccupations d'un corsaire privé et celles des officiers de la marine de l'État chargés de faire la guerre de course. Lorsque le contre-Amiral Sercey est envoyé avec quatre frégates, en février 1796, rejoindre l'Île de France et y effectuer « le plus de mal possible au commerce anglais », la division dispose aussi au départ de Rochefort de deux bricks-corvettes, *Bonne Citoyenne* et *Mutine*. Toutefois les arsenaux sont dans le plus grand désordre depuis des années et l'état de deux petites corvettes envoyées au bout du monde ne préoccupe guère. À peine la division affronte-t-elle son premier grain dans le golfe de Gascogne que la *Bonne Citoyenne* perd le contact et la *Mutine* démâte. La division ne peut se permettre d'attendre et aucune des deux ne rejoint: la *Bonne Citoyenne* est prise le 7 mars par l'escadre de l'Amiral Stapford et si la *Mutine* sommairement réparée réussit à rejoindre (un mois trop tard) Santa Cruz de Ténérife, point de ralliement prévu de la division, elle est prise à l'abordage par les canots de deux frégates anglaises, en toute violation de la neutralité espagnole.

Lorsque Sercey arrive à l'Île de France (18 juin 1796) et étoffe sa division avec deux autres frégates, il ne dispose d'aucun bâtiment éclaireur. Toutefois, Port-Louis – à ce moment Port-La-Montagne – est traditionnellement le principal port d'attache des corsaires français de l'océan Indien. Les capitaines en quête d'un armement n'y manquent pas. Il se trouve que l'un d'eux, Drieux, dispose d'un brick en état raisonnable, l'*Alerte*, qui pourrait jouer le rôle de « mouche » de la division. Il est en effet essentiel de disposer d'un petit bâtiment, plus discret qu'une frégate, pour s'approcher des côtes, reconnaître la présence de bâtiments marchands et d'*indiamen*, et surtout aller recueillir discrètement des renseignements sur les mouvements des bâtiments marchands anglais, sans révéler la présence de la division fraîchement arrivée.

Drieux accepte très volontiers d'être réquisitionné : courir seul l'océan où les frégates et corvettes de la *Navy* abondent est bien risqué ; la protection de six frégates alignant 220 canons est bien sûr tout à fait sécurisante, d'autant que rattaché à la division, le corsaire devrait bénéficier d'une part sur les prises de la division. Sa part sera certes réduite, la répartition entre bâtiments se fait au prorata du nombre de canons, or il n'en a guère qu'une douzaine mais, c'est toujours bon à prendre car il sait qu'il n'aura aucun risque à assumer. Son brick est bien incapable d'affronter seul des bâtiments de l'*East India Company* ou *EIC*: véritables petits vaisseaux de ligne puissamment armés de 30 ou 40 canons, y compris de gros calibre (24 livres). Il escompte une confortable rente de situation susceptible de satisfaire ses commanditaires. La réquisition est donc une opération gagnant-gagnant.

Sercey rejoint la côte de Ceylan où la division s'empare de quatre bâtiments anglais. L'Amiral s'aperçoit de la très mauvaise marche du brick. Il doit souvent ralentir ses frégates pour attendre ce qui est censé être leur éclaireur. Il rejoint la côte indienne et remonte vers Madras. Il a besoin de connaître les mouvements prévus pour les *indiamen*. Il envoie donc le corsaire dans le but de recueillir des informations. Drieux considère que rien n'interdit de s'enrichir un peu tout en exécutant sa mission. Au risque de révéler la présence française, il s'empare en route d'un peu tout ce qui lui tombe sous la main même s'il s'agit le plus souvent de prises de peu de valeur. Quand enfin il repère un bâtiment plus substantiel à l'ancre, il décide d'attendre la nuit pour s'approcher afin d'emporter par un abordage aussi vif que possible le navire endormi. Mais, juste au moment où il va s'élancer à la tête de ses hommes, le bâtiment anglais ouvre ses sabords et fait apparaître une rangée de canons à bout portant. La frégate la *Carysford* de 38 canons est anglaise. Drieux n'a plus qu'à se rendre piteusement, sans avoir eu le temps de détruire ses ordres, ses codes, son journal de bord… La présence des six frégates françaises dans la zone est ainsi révélée et les Anglais détiennent leur code de signaux, les points de rendez-vous de la division, sa marche projetée, etc.

Bien sûr, si la *Carysford* a les moyens de réduire en une seule bordée un brick comme l'*Alerte*, elle n'a aucunement les moyens d'affronter seule six frégates françaises. Or les autres forces de la *Royal Navy* qui ignorent tout de l'arrivée d'une division dans la zone, sont loin, éparpillées du Cap jusqu'à la mer de Chine. C'est d'autant plus grave qu'un convoi doit quitter Madras dans les prochaines semaines. Alors, sans avoir conscience d'être un pionnier de la guerre psychologique, le capitaine James Alexander se livre à une campagne de désinformation : d'abord en exhibant sa prise, en faisant savoir qu'il connaît tout de la division française et surtout en répandant la rumeur qu'une escadre – la station anglaise des Indes dispose de dix vaisseaux de ligne et de dix frégates – est en route pour s'emparer des frégates françaises.

Quelques jours plus tard, Sercey ne voyant toujours pas revenir l'*Alerte*, se résout à envoyer deux de ses frégates en reconnaissance. Elles reviennent avec l'information non seulement de la perte de du brick, mais encore avec la mauvaise nouvelle de l'arrivée en force de la *Navy:* la division française n'a plus qu'à se résoudre à fuir le plus vite possible vers l'Est pour rejoindre les côtes de la Malaisie et de l'Indonésie, abandonnant ainsi ce que Sercey sait être la zone la plus prometteuse en trafic marchand anglais : de la côte indienne et cingalaise jusqu'au Cap. L'âpreté au gain d'un corsaire isolé prive ainsi la marine de la République d'une occasion de porter durement atteinte au commerce anglais de l'océan Indien. Clairement, les objectifs géopolitiques et la stratégie globale sont bien loin des préoccupations d'un corsaire de base. Il faut aussi saluer en la circonstance l'intelligence et l'astuce du jeune capitaine anglais de la *Carysford*, James Alexander.

André Di Ré

☛ *ÎLE DE FRANCE*

FAMILLE DUBOIS, ARMATEURS DE SAINT-MALO, DE SAINT-SERVAN ET DU MONTMARIN (fin XVIIe s.-XIXe s.)

Les frères Dubois, de la branche des Corbières, originaires de Créances près de Granville, se sont établis à Saint-Malo à la fin du XVIIe siècle. Ce sont les plus importants armateurs en course malouins au cours de la guerre d'Indépendance.

DUBOIS Claude (juin 1719, Saint-Sevran-30 mai 1794, Saint-Sevran)

Claude Dubois, sieur des Corbières, a quatorze enfants de deux unions. Négociant, constructeur de navires dans ses chantiers des Corbières, armateur pendant plus de quarante ans et échevin de la ville de Saint-Malo, il demande des lettres de noblesse au Roi pour les services qu'il a rendus durant les trois guerres : Succession d'Autriche, Sept Ans et Indépendance américaine. Il a été chargé des opérations pour la Marine – bâtisses, armements, affrètements et fournitures – et est créancier, selon lui, de 376 000 l-t. Il se serait spontanément illustré lors d'une des descentes anglaises à Cancale et Saint-Cast. Si, en temps de paix, il arme pour Terre-Neuve, l'Amérique et le Levant, durant les deux premiers conflits, il arme en course : par exemple, le *Marquis-de-la-Châtre* de 120 tx en janvier 1761, mais celui-ci est capturé. Le *Saint-Claude* fait la course avec Robert Surcouf, tandis qu'il arme le *Saint-Francois* à Saint-Malo en 1775. Il se vante d'avoir fourni, seul, la survivance aux pauvres de Saint-Servan en les employant alors sur ses chantiers. Ceux-ci peuvent utiliser 500 à 600 hommes.

DUBOIS Benjamin (2 janvier 1749, Saint-Sevran-12 mai 1797, Mont Marin)

Benjamin, est le fils aîné du précédent, il épouse Jeanne-Hélène Le Pestour (qui décédera en 1787) le 15 septembre 1773 avec laquelle il a cinq enfants. En 1777, il est chargé de construire pour le Roi la flûte la *Guyane*, ce qu'il fait en soixante jours, ainsi que deux chaloupes canonnières et cinquante bateaux plats. Durant le conflit, ses chantiers construisent la frégate du Roi la *Cléopâtre* pour laquelle il se rend à Paris voir le marquis de Castries. De l'anse Solidor à Saint-Servan, il déploie une considérable activité durant la guerre d'Indépendance, armant sept corsaires. Le premier est le *Duc de Chartres* de 150 tx, 24 canons, 26 pierriers et 141 hommes d'équipage (quatre commissions du 13 avril 1779 au 20 novembre 1781), suivi du *Bougainville* de 300 tx et 32 canons (commissions du 18 octobre 1780 et 26 novembre 1781), du *Duc de Valois* en 1780, du *Tartare* (commissions du 1er février 1781 et 20 novembre 1781), du *Flesselles* (commissions du 26 novembre 1781 et du 5 octobre 1782), du *Duc de Bretagne* qui ne semble pas faire de prise (1782) et du *Comte de Boisgelin*, de 45 tx et 12 canons (commission du 2 janvier 1782). Les Dubois prennent quatre-vingt-quinze navires dont dix corsaires et deux brûlots, faisant plus de 3 000 prisonniers et prenant 370 canons et obusiers. Il emploie 2 400 hommes dont plus de 400 marins. Le bilan en serait de 1 098 085 l-t (pour trente-neuf prises connues) plus les rançons. Il expédie également quatre navires aux Indes pour le ravitaillement entre autres de Suffren. Il acquiert en 1783 le château du Montmarin, en Pleurtuit, auprès de la veuve de Aaron Pierre Magon du Bosq (décédé en 1777) qui l'avait édifié en 1758-1763. Il fait construire dans l'anse du Montmarin, dans la rivière de la Rance, un chantier naval (ateliers, magasins, corderie, cales de construction, bassin à flot avec quais) qui se développe considérablement. Fort de ses états de service, il sollicite des lettres de noblesse. Ses navires sont ensuite vendus aux Mascareignes. À la paix. Il expédie des navires à Terre-Neuve et au Banc, il en a jusqu'à dix. Il abandonne progressivement la pêche pour le commerce vers New York, vers laquelle il ouvre la première ligne de paquebots à départs fixes, depuis Bordeaux (28 juin 1783). Devant les déficits, le Gouvernement finit par rétablir l'entreprise au profit de Dubois en lui accordant subvention et primes de vitesse (1er mars 1789). Ses activités commerciales sont également tournées vers les Antilles et les Mascareignes avec la ligne du « Nouvel établis-

sement», notamment l'Île de France où deux de ses navires pratiquent la traite. Cela concerne des dizaines de navires jusqu'à la Révolution. Il se remarie à Marie-Anne Le Ceine en secondes noces. Il est anobli en décembre 1788 par lettres de Louis XVI, qui décrivent l'activité considérable de ce chantier qui emploie quotidiennement 1 200 personnes, faisant vivre 600 familles d'ouvriers. Après 1791, il cherche à vendre son port devenu une charge, moyennant le remboursement de ses avances. En 1792, l'État tente d'acquérir les «port et rade du Montmarin» par un décret qui paye la moitié en assignats. En décembre 1793, le 18 frimaire, il est arrêté puis emprisonné à Paris, prison de la Force puis du Luxembourg et libéré en août 1794, après la Terreur. Un inventaire de ses biens est établi en septembre et octobre 1794, suite au décès de sa première épouse. Il possède de nombreuses propriétés immobilières en Pleurtuit, à Port-Briac, à Ploubalay, à Port-Solidor. En novembre 1795, il rend l'argent avancé par l'État pour son port et renoue avec la course. Il arme trois corsaires en l'an V, le *Téméraire* (6 tx et 13 hommes), le *Bougainville*, brick de 128 tx et 60 hommes, et le *Tartare*, 96 tx et 50 hommes. Selon Robidou, le *Bougainville* fait un bénéfice de 576 908 fr., l'an VI pour sa deuxième course, 71 145 fr., l'an VII pour la troisième. Le *Tartare* perd 15 279 fr., l'an VI. Il meurt en mai 1797, alors qu'il pense mettre en chantier un 400 tx et que la vente du port du Montmarin à l'État est résiliée. Son épouse comme ses enfants hésitent à poursuivre dans sa voie. Pourtant, la citoyenne Lesaine qui était en union de biens avec le défunt, remariée avec Lesage, un homme de loi, défend en justice les intérêts des héritiers au conseil des prises à propos de la validité de la capture de l'*Union* par le *Tartare* (9 messidor an VIII).

Dubois François-Claude (12 juin 1760-?)

François-Claude Dubois, dit «Dubois le Jeune», est le demi-frère de Benjamin. Armateur et consul des États-Unis à Saint-Malo, il arme trois corsaires durant la guerre d'Indépendance: le *Boullongne*, un brigantin de 45 tx qui fait deux prises en janvier 1782 (commission du 6 juin 1781), le *Duc de Mortemart*, un senault de 90 tx et 16 canons, construit à Saint-Servan (commissions du 2 novembre 1778, du 4 mars 1780 et du 22 novembre 1780) et l'*Épervier*, un cutter de 30 tx (commission du 24 août 1780) qui produisent au moins vingt-sept prises et lui apportent 536 000 l-t sans compter les rançons. Un Dubois arme encore avec Fichet, le 14 mai 1797, à Granville le *Guidelou* (250 tx, 20 canons et 142 hommes).

Dubois Alexandre (1781-25 février 1845)

Alexandre est l'un des cinq enfants de Benjamin avec Jeanne-Hélène Le Pestour. Il arme sous la tutelle de Bonnefin, en septembre 1800, deux corsaires, le *Bougainville* et l'*Heureux* de 143 tx, avec Rabier (an IX). Il participe à la première course du *Bougainville* comme volontaire. Les deux sont pris. Alexandre, fait construire, seul, deux corsaires au Montmarin: le *Bougainville II* de 150 tx (1806, pris à sa seconde course) et le *Général Junot*, un lougre de 50 tx (1807, revendu). En l'an IX, la quatrième course du *Bougainville*, armé par *Dubois fils et compagnie*, rapporte un bénéfice de 313 049 fr. En 1806, le *Bougainville* fait une perte de 97 322 fr. (1806). En 1807, le *Bougainville*, goélette de 70 tx, 24 hommes et deux canons, essuie une perte de 72 000 fr. (112 par part). Le *Spéculateur* fait une perte de 18 029 fr. (1806) mais un bénéfice de 50 814 fr. (259 par part) l'année suivante. Robidou mentionne l'armement en guerre et marchandises du *Spéculateur* par J.-B. Dubois en 1808, qui est pris par les Anglais à l'Île de France. Une goélette de même nom de 214 tx, 24 hommes et 4 canons est donnée pour la Martinique; elle réalise un bénéfice de 32 247 fr. (137 par part). Cela met fin à la participation à la course de la famille Dubois. Pourtant, Alexandre demeure armateur au petit cabotage et est même maire de Pleurtuit (1813).

Benjamin a comme cousin Jean-Alexis Claude Dubois, de Saint-Servan, dit «Dubois d'Outremer» (né le 23 mai 1761), fils de Claude. Il

est capitaine du corsaire le *Boullongne* durant la guerre d'Indépendance.

Olivier Corre

☛ *Bordeaux*, *Granville*, *Guidelou*, *Île de France*, *Saint-Malo*, Surcouf, *New York*

Du Casse Jean (v. 1650, Pau-25 juin 1715, Bourbon l'Archambault)

La vie de Du Casse s'inscrit assez précisément dans le règne de Louis XIV. Rien dans sa famille qui ne touche directement à la mer, mais des relations probables d'affaires, avec le milieu armateur de Bayonne ou Ciboure. Issu d'une petite bourgeoisie qui choisit ses alliances dans la magistrature paloise, la noblesse alentour, il s'enorgueillit d'un grand-père paternel, ministre de la Religion à Salies-en-Béarn et d'un aïeul, côté maternel, concierge du château de Pau et valet de Jeanne d'Albret et de Henri de Bourbon: le milieu baigne jusqu'à la Révocation dans un protestantisme profond. Une éducation convenable au collège d'Orthez, et ce cadet, au fil du gave de Pau et de l'Adour, se retrouve écrivain sur un vaisseau de la Compagnie des Indes occidentales: le *Bayonnais*. Périples triangulaires et droitures se succèdent, le jeune homme troque sa plume contre un compas et sort du trou noir où les archives le perdent jusqu'en 1673. Il ressurgit capitaine de navire, propriétaire et armateur. Son port d'attache est Dieppe. Il s'insinue parmi les Chauvel et les Baudry, les plus puissants armateurs et propriétaires de navires de la cité huguenote. Mais il doit faire ses preuves. Son premier voyage en droiture est mal engagé: le *Cerf-Volant* de 70 tx qu'il commande est capturé par les Hollandais et mené à Curassol. Le voyage suivant s'effectue à bord du *Lys*, de 300 tx et 20 canons, en 1676. Sans doute a-t-il une commission en guerre et marchandises. Une insertion en quelque manière dans la flibuste antillaise. Il est pris au piège au Petit-Goave comme six autres marchands par l'escadre de Jacob Binckes alors que les navires sont chargés de tabac. Après un combat perdu d'avance mais acharné (quatre capitaines français trouvent la mort), Du Casse se voit proposer de ramener en Hollande au profit de l'Amiral en personne les cargaisons saisies. Le Béarnais acquiesce mais se garde d'obéir ramenant 7500 rolles de tabac à Dieppe (180 t). Marthe Baudry, veuve en 1677 et centre d'un réseau efficient, a toutes les raisons de lui faire confiance. Il épouse (vers 1685?) Marthe Baudry, sa fille. Du Casse sert alors les intérêts de plusieurs compagnies du Sénégal mais il applique avant tout les principes de Colbert, dont il est l'instrument en Afrique. Commandant la flûte la *Baleine*, il profite de l'anéantissement des forts hollandais sur l'île de Gorée par l'escadre d'Estrées (1677) pour étendre la domination française sur le littoral sénégalais: Rufisque, Portudal et Joal, réprimant les révoltes des rois nègres que fomentent en sous-main les Bataves. En 1678, on lui confie *l'Entendu* (40 canons) pour éliminer ces dangereux concurrents avant que la paix ne soit signée à Nimègue. Il s'empare et fait raser le fort d'Arguin. Le premier empire colonial au Sénégal que la France possède est l'œuvre de Du Casse.

Parallèlement, le Béarnais n'oublie pas ses affaires. La Compagnie du Sénégal, en récompense des services rendus, l'autorise à armer pour son compte plusieurs navires, permissions qu'il outrepasse sous l'œil quasi bienveillant de Seignelay. Au fait des rouages de cette délicate mécanique, la traite négrière, Du Casse entre dans la Marine royale en 1686 avec le grade de lieutenant de vaisseau. Seignelay veut constituer une nouvelle compagnie dite de Guinée. Du Casse, qui a abjuré lui sera d'une aide précieuse. En 1688, le marin béarnais reçoit le commandement de la *Tempête* pour reconnaître les côtes africaines jusqu'au cap Lopes. Ses renseignements sur les débouchés commerciaux de chaque comptoir, mais surtout l'exposé ambitieux de ses propositions pour chasser Hollandais et Anglais et établir une domination française sur la côte de l'Or et celle des Esclaves, seront reçus favorablement

à la Cour. Par ailleurs, il effectue « au nom du Roi » un voyage de traite modèle, ne perdant aucun esclave durant le *middle passage*. De retour à Dunkerque le 27 septembre 1688, la guerre, pour être officielle le 26 novembre, n'en commence pas moins dès le début du mois d'octobre. Seignelay arme la *Tempête* pour la course. Du Casse, qui a ordre de se rendre au Havre, lui ramène une flûte hollandaise très richement chargée. Dans la chambre du capitaine de l'*Homme aimé* se trouvent quatre caisses d'argent. L'intendant Patoulet a beau parler d'un équipage de mutins « presque tout composé de nouveaux convertis », Du Casse justifie le pillage expliquant que ce qui se trouve entre deux ponts appartient à l'équipage d'après le contrat d'armement. On lui confie, selon ses projets, la conquête du Surinam. Il s'agit d'un armement mixte regroupant le *Hasardeux* de 40 canons avec l'*Émerillon* monté par de Gennes et deux flûtes, la *Loire* et la *Bretonne*. Les capitaux, plus de 110 000 l-t, proviennent des premiers commis du ministère dont Jean-Baptiste de Lagny et Charles de Salabery, à qui Seignelay force la main. Aux îles du Cap-Vert, Du Casse s'abouche avec le capitaine flibustier Fantin qui ne possède aucune commission. Il lui fait prendre un navire espagnol, faute d'être en guerre contre l'Espagne, et partage la cargaison, soit 50 000 livres de tabac, 2 500 cuirs, du bois de campêche et 4 à 5 000 piastres. Ayant récupéré des renforts en Guyane, le Béarnais manque son effet de surprise, l'expédition de Surinam est un échec. Mais la colonie de Berbice est rançonnée 9 000 écus après un combat qui coûte 80 hommes aux Français. Du Casse contribue puissamment à la prise de Saint-Christophe dont il tire 130 esclaves et une vingtaine de chaudières (août 1689). Des 119 895 l-t de butin officiel, il reçoit pour son armement 30 000 l-t, soit un quart. En septembre, il croise devant la Barbade, réalisant trois prises « chargées de Noirs et de farine et considérablement de la poudre d'or ». Hors le métal précieux acheminé en France, la liquidation produit 1 677 866 livres-poids de sucre, soit, à 4 l-t le cent, quelque 67 000 l-t. Ayant renvoyé les autres navires de son escadre, avec le butin et des chargements à fret, Du Casse poursuit seul sa course. En janvier 1690, il délivre les îles de Saint-Barthélémy et de Saint-Martin de l'occupation anglaise, repassant au service du Roi pour soulager les armateurs. Il rentre en compagnie de la *Favorite*, commandée par Monségur, compagnon, coreligionnaire et corsaire béarnais comme lui au service de Seignelay. En juin, les deux navires touchent La Rochelle. Du Casse est invité à se rendre au Havre où Seignelay veut le voir armer le *Solide* pour son compte : la mort du Ministre met fin au projet.

Les puissants associés de Du Casse lui savent gré d'avoir ménagé leurs deniers à travers plusieurs campagnes de course. Louis de Pontchartrain, qui prend en charge la Marine, entend les raisons de commis qu'il ne songe pas à remplacer. En avril 1691, Du Casse prend officiellement la tête d'un convoi de ravitaillement pour la Martinique, il se sait pressenti pour occuper le poste de gouverneur de Saint-Domingue, vacant depuis la mort de Tarin de Cussy à la bataille de Limonade. Le chantier qu'entreprend l'ancien capitaine marchand est de taille. Les défenses sont insignifiantes, les milices mal entraînées, indisciplinées. Une crise sociale secoue violemment la colonie. Du Casse impose un régime militaire sévère mais juste. Les quartiers sont regroupés, la milice s'entraîne, le canon va garnir les retranchements et les redoutes. Le gouverneur aide de sa bourse les pauvres colons, veille au sort des mulâtres, des Indiens, des esclaves et des engagés. Il n'hésite pas à ouvrir grand la porte de la flibuste à ces gens désorientés. Mais il s'agit là d'une flibuste qu'il contrôle comme chef délivrant les précieuses commissions, comme armateur et comme propriétaire de navires. Les Frères de la côte, si inconstants, vont devenir l'outil d'une renaissance. Ils échangent à Saint-Thomas leurs prises contre de la main-d'œuvre servile, en raflent sur les côtes jamaïcaines. Aux habitants qui ne rêvent que de la canne, cette grande culture capitaliste, Du Casse donne aussi satisfaction. Son expédition à la Jamaïque,

menée avec trois vaisseaux du Roi (*Solide*, *Téméraire* et *Envieux*), deux frégates (*Pressante* et *Hasardeux*) ainsi qu'une flûte (*Féconde*), mais aussi avec tous les navires marchands présents, l'ensemble des flibustiers et quasiment l'ensemble des hommes valides de la colonie est un succès en terme de pillage. Cette descente (avril-août 1694) permet de capturer un garde-côte, le *Faucon*, de 40 canons et 120 hommes, ainsi que 3000 Noirs et une cinquantaine de sucreries soigneusement démontées. Des districts entiers ont été dévastés ajoutant au séisme de 1692 (St. Thomas, St. David), d'autres fortement endommagés (St. George, St. Mary et Vere où deux cents maisons ont été détruites). Le prix humain est lourd : 150 colons et flibustiers ont été tués, sans doute 200 des équipages meurent de la fièvre par la suite mais la colonie se procure de quoi passer à l'étape sucrière et cette descente n'est pas sans incidence sur le destin de celle qui deviendra la Perle des Antilles au siècle suivant. Les colons de Saint-Christophe, déportés à Saint-Domingue en 1690 par les Anglais, ceux de Sainte-Croix évacués en 1696, ne représentent pas seulement un apport humain mais apportent également dans les quartiers un savoir-faire inestimable. Il ne manque plus que les capitaux. Après les campagnes de Renau d'Elissagaray et de Des Augiers, ce sera Carthagène, en 1697. Du Casse contribue à l'expédition du baron de Pointis à hauteur d'un quart des effectifs, avec deux frégates malouines et dix bâtiments flibustiers emportant 650 Frères de la côte, 170 soldats, 40 boucaniers, 100 habitants et 180 esclaves. Du Casse aussi courageux dans l'assaut contre la ville espagnole que habile à préserver son bien, convainc Versailles de lui rendre justice contre le baron. Après procès, la colonie reçoit un quart des bénéfices, en proportion à sa participation, soit 1400000 l-t. Sauf que les flibustiers, mécontents du premier partage, sont retournés piller la ville une seconde fois et ce qui a été prélevé, tout comme la partie récupérée par l'Amiral Nevill au retour, reste sujet à caution : le chiffre de deux millions de livres pourrait être accepté s'agissant du butin total, esclaves non compris. Il n'y a pas de données pour le *Christ* (Cottuy) capturé par les Hollandais et le *Cerf-Volant* saisi par les Anglais. Dans cette histoire, Du Casse se taille la part du lion et Carthagène est plus que tout la source de son enrichissement personnel. Il prélève son dixième, ses parts de commandant en chef de la colonie, de propriétaire de deux frégates de 36 canons et deux autres plus faibles, de 19 esclaves – tous affranchis par la suite – sans compter ce qui lui revient des parts de la masse de Carthagène non réclamées : autour de 500000 l-t.

Après Ryswick, Saint-Domingue prospère rapidement. Le Gouverneur s'intéresse plus encore à l'interlope. Il a pris garde de ne jamais s'aliéner l'ennemi d'hier. Lorsque Philippe d'Anjou, le fils de Louis XV, monte sur le trône de Madrid, les Français entendent avoir leur part de cet empire américain tant convoité par les autres nations. Mais cet immense ensemble menace de s'effondrer. Du Casse se montre indispensable dans l'établissement d'une politique cohérente. Dès son retour à Paris, en septembre 1700, son rôle de conseiller, de chef d'état-major, s'agissant de tout ce qui a partie liée avec l'Amérique, lui ôte désormais tout repos. Deux missions madrilènes lui assurent de prime abord la confiance du jeune Philippe V et permettent la signature de l'*Asiento*, le monopole de la traite négrière aux colonies espagnoles. En 1702, il prend la tête d'une escadre et va secourir en troupes et en munitions les places hispaniques de l'Amérique. Sa rencontre devant l'île de Santa Marta avec Benbow, dont les forces sont supérieures (sept vaisseaux contre quatre), est l'occasion de livrer l'une des plus longues batailles de l'histoire navale (30 août-4 septembre). Du Casse gagne triomphalement Carthagène, tandis que les Anglais rebroussent chemin et que leur Amiral meurt de ses blessures. Les séjours auprès du monarque espagnol s'intercalent avec les campagnes de guerre. En 1704, le chef d'escadre « *de l'Amérique* », promu trois ans plus tôt, combat brillamment à Velez Malaga. Au cours de cette meurtrière journée, son vaisseau, *l'Intrépide*, fait le plus grand feu. En 1705, il assure la défense

de Cadix. L'année suivante, il participe au bref blocus naval de Barcelone. L'argent, nerf de la guerre, manque cruellement. Par deux fois, en 1707 et 1708, puis en 1711 et 1712, Du Casse se voit confier cette délicate entreprise de captage. Lors de sa première traversée, il revient lieutenant général. La seconde en fait un chevalier de la Toison d'Or par la volonté de Sa Majesté Catholique en dépit de sa condition de nouveau-converti et de roturier. Les quelque 20 millions de piastres ramenés vont renflouer le Trésor de quoi poursuivre la guerre jusqu'à Utrecht : les Bourbon sauvent le trône espagnol et conservent leur Empire américain intact. Le « capitaine général des armées navales » de Philippe V commande en chef les escadres franco-espagnoles devant Barcelone en 1714. Las, malade et meurtri, l'Amiral débarque. Il meurt le 25 juin 1715. Outre sa réputation dont Saint-Simon a fait l'éloge, l'écoute attentive que lui prêtent les rois, Du Casse a su bâtir son destin, sa fortune et ménager dans les milieux financiers de solides réseaux d'affaires qui dépassent de très loin un statut qu'il voudra modeste. Le mariage de son unique fille légitime avec Louis de Roye de La Rochefoucauld, en apporte la preuve. Nul marin n'a connu telle élévation sous l'Ancien Régime. Saint-Simon lui prête de l'obligeance, de l'esprit et une éloquence naturelle, mais il remarque « son air de corsaire et beaucoup de feu et de vivacité ».

Philippe Hrodej

☛ *Barcelone, Bayonne,* Binckes, Boucaniers, *Cadix, Carthagène*, *Ciboure,* Des Augiers, Flibustiers, Frères de la côte, Gennes, *La Rochelle, Petit-Goave,* Pointis, Pontchartrain, Renau d'Élissagaray, Seignelay, Tarin de Cussy

Ducassou Pierre-Denis

(v. 1737-22 septembre 1780, Havre)

Ca Bayonnais assume cinq commandements corsaires au cours de la guerre d'Indépendance pour l'armement Thieullent et Colleville du Havre, ce qui le situe au premier rang des capitaines de ce port. Il connaît parfaitement les côtes anglaises et parle plusieurs langues. Il monte le *Furet* (25 tx) du Havre (8 août 1778) qui désarme à la fin de l'année. En quelques jours, il fait une prise importante. Il enlève en 1778 le paquebot du Sénégal. Le Roi le gratifie d'une épée d'honneur, en octobre, pour son exploit. Il brave trois grandes frégates anglaises supérieures qui croisent devant Le Havre, effectue une seconde sortie et s'empare d'un sloop chargé de thé et d'un brick armé de 2 canons. Ducassou commande ensuite le *Duguay-Trouin* – 100 tx, 20 canons et 168 hommes – du Havre, un sloop corsaire lancé en janvier 1779. Jusqu'en avril, il conduit quatre prises au port en un mois. Ducassou engage une croisière le long des côtes d'Angleterre en compagnie du capitaine Cottin, commandant du *Jean-Bart* du Havre. Ils conduisent au Havre six prises. Une des prises remarquables de Ducassou est le brigantin *Hope* qui transporte à Jersey une garnison de plus de 150 soldats, avec femmes et enfants le 26 janvier 1779. La prise est envoyée sur Lorient mais 50 prisonniers sont transférés sur le corsaire. Le 27, il reprend sur un corsaire de Jersey la *Petite-Margueritte* de Bordeaux chargée de 36 tonneaux de vin et un navire chargé de farine. La capture du corsaire de Cottin fait courir dans le port normand la nouvelle d'un sort identique pour celui de Ducassou. Ce dernier est bientôt en rade, grand pavois déployé, remorquant son transport d'eau-de-vie. Il est de nouveau capitaine de la caiche le *Furet* en avril 1779. Sorti avec la *Fortune* du capitaine Gardanne, le 12 juin, il est capturé lors de sa seconde course, le 16 juin 1779. Il écrit à ses armateurs : « On ne nous a pas pris ce qu'on appelle la valeur d'une épingle. Je désire que ce soit une leçon pour les capitaines et équipages de nos corsaires. » Un épisode curieux est rapporté : Ducassou ramène au Havre une goélette dont il s'est emparé avant son entrée dans la Tamise. À bord se trouvent six hommes d'équipage et deux prêtres habillés à l'anglaise. Rudement traités, ils parviennent à le convaincre qu'ils sont Français et connaissent une de ses cousines. Capitaine sur le *Duguay-*

Trouin en décembre 1779, il est une nouvelle fois capturé au large de Brest par la frégate *Surprize* (32 canons, 170 hommes) après deux heures de combat et mené à Plymouth le 29 janvier 1780. Reçu par l'Amiral Gambier, commandant du port, il bénéficie avec son second d'un prompt retour par le parlementaire le *Palmier* de Saint-Malo. En septembre 1780, il commande la *Charlotte*, corsaire du Havre de 180 tx, 130 hommes et 16 canons, également prise au cours de sa seconde course le 9 septembre 1780 après avoir néanmoins capturé le *Friends* de 200 tx, venant de Saint-Christophe et se rendant à Londres chargée de 157 barriques de sucre brut, le tout estimé à 130 000 l-t apparemment. Ducassou meurt de ses blessures, reçues au combat au Havre du 16 septembre 1780, lors de sa quatrième campagne. Selon un témoignage, il décède en Angleterre le 22 de ce mois, à 43 ans dont vingt années passées comme prisonnier en Angleterre (sic). Le 16, il est mis à terre dans une prison infâme, en plein délire, où il tarde à être soigné. Après sa mort, il est porté en terre avec les honneurs. Il faut avouer qu'il avait eu, au cours de sa carrière de corsaire, quelques ennuis ne portant pas les marins étrangers engagés au rôle d'équipage dans son cœur. Des sources mentionnent, en 1778-1779, un corsaire Pierre-Louis Ducassou dont le lien avec Pierre-Denis est inconnu.

Olivier Corre

☛ *Bayonne, Bordeaux, Brest,* Cottin, Forbin-Gardanne, *Le Havre, Saint-Malo*

Duchenne Jean Pierre (6 mai 1767, Boulogne-1826)

Jean Pierre Duchenne s'illustre en février 1782 en sauvant 29 hommes d'un corsaire de Granville, ayant fait naufrage sur les rochers de Flamenville près de Cherbourg. De 1783 à 1788, il navigue au commerce puis embarque en 1789 au titre des classes sur le *Canada* et le *Vanneau*, navires du Roi. En 1793, il est premier lieutenant à bord du corsaire l'*Espoir* de 40 tx, qui prend le 7 juillet le *Dispatch* dont il est nommé capitaine de prise. L'anglais est vendu 184 865 fr. On le retrouve le 3 floréal an II sur la canonnière la *Surprise* comme officier auxiliaire puis comme commandant du transport le *Mercure* du 8 messidor au 30 thermidor an III. Jean Pierre Duchenne prend le commandement du corsaire l'*Espoir*, armateur Louis Fontaine, en brumaire an IV et s'empare d'un navire norvégien la *Marie-Elisabeth :* mais le tribunal de commerce prononce la main levée. En l'an VI, sur les *Bons Amis*, barque de 7 tx, armé par Tiessiet, Jean Pierre Duchenne s'empare devant Boulogne de la *Marie-Madeleine* qu'Aucoin ramène au port. Moyennant une rançon de 4 000 l-t, le navire danois revenant de Saint-Domingue, peut poursuivre sa route. Tiessiet confie alors l'*Espiègle* à Jean Pierre Duchenne avec lequel il s'illustre en combattant le *Growler* aux côtés de Jacques Oudart Fourmentin. Cet exploit lui vaut une paire de pistolets d'honneur envoyée par le Directoire le 1er nivôse an VII. Il semble s'être arrêté de naviguer pour devenir négociant. Il reprend du service comme enseigne de vaisseau employé aux mouvements du port du 9 vendémiaire an XII au 30 ventôse an XIII. Il reçoit la Légion d'honneur le 28 thermidor an XII puis est nommé chevalier de l'Empire.

À la demande de Tiessiet, son armateur précédent, Jean Pierre Duchenne prend le commandement du *Duc de Dantzig* de 14 canons et 50 hommes, avec lequel il navigue du 20 août 1807 au 19 février 1808. Le 26 novembre, Duchenne chasse l'*Amante* qui s'échoue sur la côte et dont le produit sera attribué aux batteries côtières. Le 13 février, sortant du Havre, Jean Pierre Duchenne s'empare du *William et Henry*. Après un procès avec le préfet maritime, la prise lui est finalement accordée et vendue 624 577 fr. Cette prise le rend définitivement riche. En août 1814, rallié aux Bourbons, il reçoit le grade de lieutenant de vaisseau puis la décoration du Lys. Il est nommé visiteur de navires du port de Boulogne de 1816 jusqu'à sa mort à Boulogne, le 27 janvier 1826. Il est l'exemple d'un brillant capitaine corsaire qui navigue cependant

relativement peu et s'est intégré dans la société par le produit de ses parts de prises. L'un de ses fils, Monseigneur Duchenne soutiendra la création à Berck-sur-mer par Marianne-Toute-Seule du premier établissement hospitalier pour scrofuleux et le second, le docteur Duchenne sera le créateur de l'électrothérapie.

Patrick Villiers

☛ *Boulogne*, Fourmentin, *Granville*, *Le Havre*

Duchesne François-Marie et Pintedevin-Dujardin Jacques Pierre (1768-?)

Ces deux personnages présentent la particularité d'armer en course en association. Expérimentés, ils ont déjà plusieurs armements à leur actif avant la Révolution et Pintedevin-Dujardin est enregistré cinq fois comme capitaine de navires morutiers entre 1786 et 1791 dans les registres de l'Inscription maritime. Toutefois, les résultats de leurs armements corsaires sont contrastés : de 1793 à 1812, ils réalisent ensemble vingt-cinq campagnes qui produisent trente-deux prises, mais dix de leurs navires sont capturés par l'ennemi, deux sont arrêtés par le gouvernement français et mis sous embargo et trois campagnes sont infructueuses. Enfin, trois captures sont jugées nulles car faites à l'encontre de pavillon neutre – danois et américain en 1793, hambourgeois en l'an VI. Seules, cinq liquidations générales de campagne sont disponibles dans les sources et indiquent que, dans la période la plus rentable, avec vingt-trois prises réalisées entre l'an VI et l'an VIII, Duchesne et Pintedevin-Dujardin ont fait gagner à leurs actionnaires plus de 900 000 fr. Ces gains suffisent-ils à compenser dix corsaires perdus – l'*Ambitieux* en 1793 ; la *Favorite* en l'an V ; la *Sophie* en l'an VI, etc. – sanctionnés dans les sources par les termes de « perte totale de l'armement » et trois campagnes improductives ? On peut sérieusement en douter. Les armateurs cessent même toute activité en l'an IX pour une durée de dix ans – après trois campagnes financièrement désastreuses : l'*Ajax* et le *Quinola* sont capturés par les Anglais et le *Petit Quinola* ne fait aucune prise. S'agit-il d'un retrait volontaire – conséquence de leur infortune sur mer – ou d'une sanction de l'administration maritime pour non-paiement des droits ? L'affaire remonte en effet à l'an VII-an IX. Les armateurs déposent une requête tendant à les « dispenser du paiement du décime pour franc sur le produit net des prises faites pendant la guerre dernière, par leurs corsaires le Courageux, et le Grand et Petit Quinola ». Mais à l'issue de chaque nouveau délai accordé par la Marine, les associés se déclarent incapables d'honorer leurs dettes envers la Caisse des Invalides et réclament un nouveau sursis. La procédure traîne jusqu'en 1807, soit dix années après la date effective des prises. Devant leur mauvaise volonté, le commissaire de Marine de Saint-Servan, excédé, déclare : « Puisque MM. Duchesne et Pintedevin, Monsieur, rétractent et même nient la parole qu'ils vous avaient donné, le 16, et prétendent encore fatiguer le Ministre de demandes inutiles, puisqu'ils ne sentent pas ce que l'administration a fait pour eux, dans une circonstance où il était évidemment dangereux de les défendre contre l'autorité qu'ils avaient blessée, vous voudrez bien considérer comme nul le délai que j'avais pris sur moi de leur accorder pour le paiement du premier tiers, et [...] les faire poursuivre par toutes les voies judiciaires, aux fins de paiement de la totalité de leur débit ». Revenus à la course en 1811, ce retour ne s'avère pas gagnant et leurs deux dernières campagnes se soldent par des échecs : la *Courageuse*, corsaire de 90 tx, armé en 1811, et le *Courageux* l'année suivante sont capturés en mer par l'ennemi. Le bilan global des campagnes corsaires est donc probablement négatif. Il ne l'est pas pour les armateurs qui, en tant que gestionnaires, sont assurés de leurs commissions – 2 % sauf mention particulière sur l'armement, plus une commission supplémentaire sur les liquidations individuelles de chaque prise pour gestion de la vente du navire capturé et de sa cargaison. Mais les associés ont trouvé le moyen d'accroître leurs revenus en montant une véritable escroquerie. L'affaire

révélée par Servel, ancien actionnaire « repenti », éclate en 1819 : le *Courageux,* armé en l'an VII, a passé un accord secret avec sa prise américaine, l'*Entreprise*. Le procédé illégal prévoit en cas de confiscation, un confortable dédommagement au capitaine américain et dans le cas inverse, la remise à un armateur malouin de la totalité de la cargaison. La transaction établit le versement d'une somme de 38 000 fr. aux armateurs pour frais de déchargement, transport et magasinage, ainsi qu'un montant de 75 000 fr. sur la vente des marchandises. La principale victime dans cette affaire est, une nouvelle fois, la Caisse des Invalides, privée après la restitution de la prise et de sa cargaison de la retenue de 15 %.

Karine Audran

☛ PAVILLONS CORSAIRES ET PIRATES

DUFRESNE HERVÉ, SIEUR DES SAUDRAIS (1648-1697)

Fils d'Henri Dufresne, sieur de la Fontaine, d'une bonne famille de la bourgeoisie malouine, et de Roberte Leroy, Hervé Dufresne, sieur des Saudrais, commence à naviguer dès l'âge de 15 ans, comme volontaire, officier puis capitaine, commandant en course le *Saint-Louis* dès la fin de la guerre de Hollande. Après avoir navigué au commerce durant les années 1680, il s'impose comme l'un des grands capitaines corsaires malouins durant la guerre de la Ligue d'Augsbourg, enchaînant sans discontinuer les campagnes de course de 1690 à 1697 à la tête de quelques-unes des plus belles frégates du port, le *Comte de Revel* de 350 tx de 1690 à 1693, le *Comte de Toulouse* (400 tx) en 1694, la *Faluère* (300 tx) de 1695 à 1697. Il réalise au total plus de quarante prises et rançons, seul ou « en société », pour le plus grand profit de ses armateurs successifs B. Dufresne du Demaine son cousin, N. Lhostellier, Noël Danycan, C. Crosnier, Du Pin Le Fer.

Soulignons notamment des succès spectaculaires réalisés sur le *Comte de Revel* avec lequel il réalise vingt-huit prises de 1690 à 1693, dont un convoi de six navires valant 167 000 l-t en 1692, avec en exergue sa participation aux côtés du vaisseau *Saint-Antoine* et de la *Joyeuse*, à la capture après trois jours de combat sur une mer déchaînée du vaisseau de la Compagnie hollandaise de 34 canons la *Justice*, chargé d'indigo, de cochenille et 5 000 marcs d'argent, pour une valeur de près de 500 000 l-t. De même sa campagne en 1694 sur le *Comte de Toulouse*, de mai à novembre, est particulièrement fructueuse, avec onze prises au total, dont la capture du *Henry Guillaume*, venant de la Jamaïque, chargé de sucre, d'indigo et 25 000 écus d'argent, et la prise en compagnie du *Diamant*, dans le golfe de Gascogne, d'un convoi de six navires anglais venant d'Espagne chargés de produits méridionaux.

Cette carrière de grand capitaine corsaire s'achève de manière dramatique et héroïque. En mars 1697, en course dans le golfe de Biscaye à la tête de la *Faluère*, après avoir fait quatre prises, dont celle du corsaire flessingois le *Paon*, Des Saudrais Dufresne accepte de se rallier à Duguay-Trouin qui se prépare à attaquer un convoi hollandais sortant de Bilbao sous l'escorte de trois vaisseaux de guerre. En compagnie de l'*Aigle Noir*, frégate commandée par Pépin de Belle-Isle, il s'empare tout d'abord du *Nassau*, de 32 canons, avant de se porter au secours de Duguay-Trouin, malmené par le vaisseau Amiral le *Delft*, de 54 canons. Les deux Malouins montent ensemble à l'abordage de ce vaisseau, qui est pris après un terrible combat au cours duquel Hervé Dufresne trouve la mort.

André Lespagnol

☛ *BILBAO,* DANYCAN, DUGUAY-TROUIN, LE FER

DUGUAY-TROUIN RENÉ (10 juin 1673, Saint-Malo-27 septembre 1736, Paris)

René Trouin est dit *Duguay-Trouin* pour se distinguer de son frère aîné, l'armateur Luc Trouin de La Barbinais (1666-1737) : le Gué étant le

village de Paramé où il avait été élevé en nourrice. Anobli, il signera *René Troüin Chevalier Seigneur du Guay.* Il est le septième des onze enfants d'une famille où son père, Luc Trouin sieur de La Barbinais (1637-1687), «commandoit des vaisseaux armés, tantôt en guerre, tantôt pour le commerce» et dont la mère, née Marguerite Boscher (1624?-1705), reprit les rênes de l'armement familial après la mort de son mari. Il entame des études à la Faculté des Arts de Caen pour devenir prêtre, contre-emploi écourté par ses «esgaremens de jeunesse». Plus travaillé par les «aiguillons de Mars et de Vénus» que par le goût des études, à l'issue d'une courte formation à l'école d'hydrographie de Saint-Malo, le jeune Trouin embarque en course dans l'armement de sa famille au début de la guerre de la Ligue d'Augsbourg, à l'âge de 16 ans. Une carrière sans égale pour un corsaire français qui lui vaudra d'être reçu à Versailles par Louis XIV en 1697, 1707, 1708, 1709, 1710, 1711, 1712 et 1715; René Trouin allant faire sa «cour au Roi» afin de le remercier des faveurs dont il l'honorait après chacun de ses exploits, et pour vanter auprès de lui les mérites de ses compagnons qu'il n'avait garde d'oublier.

René Trouin embarque en 1689, au début de la guerre de la Ligue d'Augsbourg, comme volontaire sur la frégate familiale *Trinité:* un corsaire de 130 tx armé de 128 hommes et 18 canons. Il obtient son premier commandement dès le mois d'avril 1692: le *Danycan*, un piètre marcheur de 98 hommes et 14 canons avec lequel il n'attrape aucune proie. Il passe très rapidement sur des vaisseaux du Roi. En 1694, il commande la forte frégate royale de 400 tx et 40 canons la *Diligente.* Le 12 mai, à l'entrée de la Manche, il ne peut éviter une division anglaise de six vaisseaux de 50 à 70 canons qui, au terme de quatre heures de combat, l'oblige à se rendre. Prisonnier à Plymouth, il s'évade avec quatre compagnons sur une chaloupe qui les mène à Tréguier. Arrivé à Saint-Malo, il apprend que son frère Luc arme à Rochefort le petit vaisseau royal *François* de 48 canons. Il le rejoint pour en prendre le commandement. Parti de La Rochelle croiser sur les côtes d'Irlande et d'Angleterre, il s'empare de six navires marchands anglais et hollandais puis, le 13 janvier 1695, de deux bâtiments de guerre britanniques: l'*HMS Boston* (38 canons) et l'*HMS Non Such* (50) rebaptisé le *Sans-Pareil.* Cet exploit lui vaut une épée d'honneur accompagnée de l'ordre de réparer son bâtiment à Brest et d'aller se ranger sous les ordres du lieutenant général André de Nesmond à La Rochelle. Trouin découvre les contraintes de la navigation en escadre lors d'une campagne dans la Manche au cours de laquelle l'obéissance aux ordres le prive d'une prise de 76 canons, et où il doit réprimer une révolte de son équipage. Une seconde campagne entraîne le *François* aux îles Féroé pour chasser les baleiniers hollandais avec le *Fortuné,* un corsaire de Granville de 56 canons. Empêchés par des vents contraires, obligés de limiter leur croisière aux Orcades, ils s'emparent de trois navires anglais de 58, 56 et 38 canons, avant de retourner désarmer à Port-Louis. Le jeune corsaire va passer l'hiver 1695-1696 à Paris. Reçu à Versailles par le comte de Toulouse, Amiral de France, et par Louis de Pontchartrain, ministre de la Marine, il est présenté à Louis XIV.

En juillet 1696, embarqué sur le *Sans-Pareil*, dont l'artillerie est ramenée de 50 à 42 pièces pour l'alléger, René Trouin croise sur les côtes portugaises où il capture deux marchands hollandais. Rejoint à Camaret par la *Léonore,* frégate légère de 16 canons, il en confie le commandement à Étienne Trouin âgé de 19 ans, puis retourne en Espagne. C'est en baie de Vigo le 26 août, qu'il perd son jeune frère, tué dans un coup de main à terre. Ramenant un vaisseau hollandais venant de Curaçao capturé sur sa route, il rentre à Brest désarmer ses bâtiments. N'ayant pas obtenu le commandement d'un plus fort vaisseau du Roi comme il l'avait sollicité, le capitaine corsaire repart de Brest en campagne à la mi-mars 1697, avec les deux mêmes bâtiments, renforcés du corsaire *Saint-Jacques-des-Victoires* de 48 canons dont il prend le commandement. C'est avec cette petite division rejointe par deux corsaires malouins:

l'*Aigle-Noir* de 30 canons et la *Faluère* de 28, qu'il capture le 25 mars, au sud-ouest d'Ouessant, dix bâtiments marchands d'un convoi hollandais de la flotte de Bilbao et de ses trois vaisseaux militaires d'escorte : le *Delf* de 54 canons, le *Honsläerdik* de 54 également et le *Nassau* de 38. Menaçant de couler bas tellement son navire est endommagé, Trouin réussit à rallier Lorient avec son escadre et ses prises. Cette succession d'exploits accomplis à moins de 24 ans lui vaut d'être commissionné capitaine de frégate légère dans la Marine royale le 1er avril 1697. Alors que la famille Trouin arme une division de deux vaisseaux royaux et quatre corsaires, la paix de Ryswick, signée les 20 septembre et 30 octobre 1697, met fin à la guerre : les Trouin en sont pour leurs frais d'armement.

Pendant la paix, René Trouin passe les hivers à Brest et les étés à Saint-Malo. En 1701, il commande en second le vaisseau la *Dauphine*, sous les ordres du comte Gilles d'Hautefort ; mais le déclenchement de la guerre de Succession d'Espagne lui permet d'obtenir en 1702 le commandement de deux frégates : la *Bellone* de 38 canons et la *Railleuse* de 24. Rejointes par le *Saint-Esprit*, un corsaire malouin de 34 canons commandé par Alain Porée, cette petite division croise des Orcades aux Shetlands, sans résultat notoire. En juin 1703, aux termes d'un « traité de société » dont son frère Luc est partie prenante, René Trouin dispose de deux vaisseaux du Roi : l'*Éclatant* percé à 66 qu'il réduit à 58 canons et dont il prend le commandement, et le *Furieux* de 62 canons réduits à 56, ainsi que la flûte *Bienvenue* de 30 canons. Renforcé par deux corsaires malouins : le *Morinet* de 30 canons, et le *Natale* de 28, il remonte jusqu'au Spitzberg pour chasser les baleiniers et morutiers hollandais dont il capture ou rançonne une trentaine. Il s'illustre près des Orcades en retenant seul une escadre de quinze vaisseaux hollandais pour permettre au *Furieux* et à la *Bienvenue*, moins bons marcheurs, de s'échapper. Une trentaine d'hommes sont mis hors de combat dans l'affrontement mais il fausse compagnie à l'ennemi et rallie Brest au début du mois d'octobre. Dans ses Mémoires, il écrira de cet épisode insensé : « c'est pourtant de toutes mes aventures celle qui m'a le plus satisfait, et qui m'a paru le plus propre à m'attirer l'estime des cœurs vraiment généreux ».

De janvier à juillet 1704, René Trouin fait construire à Brest, aux frais du Roi à charge pour lui de les faire armer par des sociétés de capitaux privés, les vaisseaux *Jason* et *Auguste* de 54 canons, ainsi qu'un aviso, la *Mouche* de 8 canons. À la tête de cette escadre, il réalise une dizaine de prises civiles et militaires en juillet-août, ne perdant que la *Mouche*. Ayant repris la mer avec ses deux vaisseaux et deux corsaires de Saint-Malo : la *Nymphe* et le *Marquis d'O* de 20 canons chacun, il poursuit sa *razzia*. Mais la fin de l'année est encore endeuillée pour les Trouin, par le décès de Nicolas-François, mortellement blessé dans un engagement avec un corsaire flessinguois de 44 canons sur la frégate la *Valeur* de 26 canons qu'il commandait : il n'avait que 22 ans. Après avoir caréné pendant l'hiver, le *Jason* et l'*Auguste* reprennent la mer à l'été 1705. Autre campagne malheureuse : le *Jason* réussit à échapper à une escadre anglaise mais l'*Auguste* et la *Valeur* qui les avaient rejoints sont pris. Louis XIV ne tient pas rigueur à Trouin de ces fortunes de mer d'ailleurs compensées par six prises : le 1er novembre 1705 il est promu capitaine de vaisseau. Il reste un corsaire mais n'opère plus que par le biais des armements mixtes. En avril 1706, ayant l'ordre de rallier Cadix attaquée par les Anglais, René Trouin appareille de Brest avec son *Jason* et la frégate le *Paon* de 20 canons pour rejoindre l'*Hercule* de 50 canons au Port-Louis, enlevant le 2 mai le *Duc de Malborough :* un corsaire de Flessingue de 28 canons. Sur les côtes du Portugal, la division française fait quelque prises mais manque la grande flotte de deux cents navires marchands rentrant du Brésil qui réussit à s'abriter dans l'embouchure du Tage. Participant à la défense de Cadix conformément à ses instructions, Trouin est en butte à l'hostilité des autorités espagnoles qui, une fois le danger anglais écarté, s'opposent à ce qu'il reprenne l'offensive contre la flotte portugaise :

l'affaire s'envenime d'un affrontement entre marins espagnols et français et le Malouin, emporté comme à son habitude, est incarcéré puis expulsé avec ses bâtiments. Mortifié, il obtiendra que Louis XIV exige la destitution des responsables. En rentrant à Brest, il capture, le 8 août, un convoi anglais de onze navires marchands anglais et leur frégate d'escorte le *HMS Gaspard* de 32 canons. Il trouve aussi un brevet royal le nommant *Capitaine Général des Costes maritimes & Quartiers de la Capitainerie de Dol*.

Pendant l'hiver 1706-1707, René Trouin obtient le prêt de nouveaux vaisseaux à son armement familial moyennant toujours la prise en charge du coût de leur armement et le 11 avril 1707, il reçoit la croix de Saint-Louis. Le 22 juin, sur le *Lys* de 74 canons, avec l'*Achille* de 66 canons, le *Jason* et le *Maure* de 54, la *Gloire* de 40 et l'*Amazone* de 36, René Trouin quitte Brest pour cingler vers le Portugal afin d'intercepter la flotte du Brésil qu'il traque depuis des années. En vain encore une fois! Rentré à Brest à la fin du mois d'août, il en repart le 19 octobre avec la même division, naviguant de conserve avec les six vaisseaux du chef d'escadre Claude de Forbin-Gardanne: le *Mars* de 54 canons, vaisseau Amiral, le *Blackwall* de 54, le *Salisbury* de 52, le *Protée* de 48, le *Griffon* de 44 et le *Gerzé* de 46. Le 21 octobre, au large du cap Lizard, la division Trouin contribue largement à la prise d'une soixantaine de transports de troupes et de munitions d'un convoi anglais de cent vingt-cinq voiles cinglant vers le Portugal, escorté par cinq vaisseaux qui font front contre les douze bâtiments français, permettant à la moitié de leur convoi de se sauver. Le *HMS Royal Oak* de 76 canons s'échappe, le *HMS Devonshire* de 90 canons coule, les *HMS Cumberland* de 80 canons, *Chester* et *Ruby* de 56 sont capturés. Forbin rentre le premier, ses vaisseaux presque intacts ramenant les prises alors que la division Trouin, en piteux état, se traîne. Dans son rapport du 27 octobre, il s'attribue tout le mérite auprès de Jérôme de Pontchartrain, reprochant à Trouin sa précipitation à engager le combat sans l'attendre, ce qui, selon lui, a sauvé la moitié du convoi. Le Breton, dont le *Lys* a perdu près de 300 hommes sur ses 663 membres d'équipage, réfute la critique du Provençal et l'accuse d'avoir tardé à attaquer pour récolter les lauriers sans peine. Les deux hommes manquent d'en venir aux mains dans le bureau du Ministre. Le témoignage des prisonniers anglais au siège de l'amirauté du Léon se porte en faveur de Trouin. Louis XIV écoute avec plaisir le récit du capitaine de vaisseau, lui attribuant une pension de 1 000 l-t que celui-ci reporte sur le commandant en second du *Lys*: le sieur de Saint-Aubin, qui «avait eu une cuisse emportée à l'abordage du *Cumberland*». Cette campagne glorieuse rapporte peu de retour sur investissement à ses commanditaires et de parts de prises à ses équipages car les captures opérées sont partagées entre toutes les parties prenantes; même celles qui n'avaient participé que de loin à l'action.

Durant l'hiver 1707, René Trouin séjourne à Versailles. Il obtient pour sa campagne de 1708 le prêt de huit bâtiments royaux: les vaisseaux *Lys* et *Saint-Michel* de 74 canons, *Achille* de 66, *Dauphine* de 56 et *Jason* de 54, les frégates *Gloire* de 40, *Amazone* de 36 et *Astrée* de 22, auxquels il adjoint deux corsaires malouins: le *François-Desmarets* de 30 canons et la *Thérèse*, ainsi que la *Catherine*, une petite prise hollandaise de 8 pièces. René Trouin appareille de Brest le 27 juillet mais revient le 13 décembre. Bredouille! Sa formation à court de vivres et d'eau, éparpillée par le mauvais temps, n'a pas réussi à intercepter la flotte portugaise du Brésil. Ayant seulement ramené une dizaine de navires marchands, cette campagne ne couvre pas les frais de la mise-hors de ses onze bâtiments. Obligé de limiter ses armements, René Trouin repart de Brest le 11 mars 1709 avec le vaisseau *Achille* qu'il commande, les frégates *Gloire*, *Amazone* et *Astrée* ainsi que la corvette *Catherine*. Trois jours plus tard, la division se sépare pour attaquer un convoi anglais de soixante bâtiments sorti de Kinsale en Irlande pour gagner l'Angleterre. L'*Astrée* et la *Catherine* tâchent d'intercepter les navires marchands

alors que l'*Achille*, la *Gloire* et l'*Amazone* affrontent les trois vaisseaux de 70, 60 et 54 canons qui les escortent. Dans le gros temps, les Français sont mis en difficulté par l'artillerie anglaise supérieure, et le combat comme la chasse tournent court; mais cinq navires marchands sont pris, dont deux ramenés à Saint-Malo par l'*Amazone* et l'*Astrée*, un autre à Calais alors que deux font naufrage. L'*Achille* et la *Gloire* rentrent se réparer à Brest. L'inventaire puis la vente des trois prises chargées de tabac de Virginie sont une heureuse surprise pour l'armement Trouin. René, après s'être raccommodé, appareille pour la Manche avec l'*Achille* et la *Gloire*. De retour à Brest le 14 mai, il déclare à l'amirauté du Léon neuf prises ou rançons, la destruction de l'*HMS Bristol* de 60 canons; mais aussi la prise de la *Gloire*, survenue dix jours auparavant, l'*Achille* ayant échappé à grand-peine à ses quatorze poursuivants. Le mois suivant, en juin 1709, Luc et René Trouin sont anoblis *Escuyers:* le premier titré *Sieur de La Barbinais* pour avoir permis au second, désormais *Sieur Du Gué*, de s'être emparé de «plus de trois cens navires marchans et vingt vaisseaux de guerre ou corsaires ennemis» disent ses *Lettres de noblesse*. Le désormais Duguay-Trouin peut à bon droit arborer au cimier de ses armoiries – D'Argent à une ancre de sable et chef d'azur chargé de deux fleurs de lys d'or – la devise: «*Dedit Haec Insigna Virtus,*», soit: «le courage lui a donné cette distinction». De retour de Versailles, Duguay-Trouin réarme les *Lys*, *Achille*, *Jason* et *Amazone*, ainsi que la corvette *Dauphine* et la «mouche» *René;* et il reprend la mer à la fin du mois d'octobre. Embusquée aux atterrages de l'Irlande, sa division s'empare le 6 novembre du *HMS Glocester:* un vaisseau de guerre neuf de 900 tx armé de 60 canons et 500 hommes, ainsi que du *Prince of Bristol:* un marchand de 300 tx transportant une cargaison de tabac de Virginie. Écourtée à cause d'une grave alerte de santé de son commandant, la campagne est déficitaire pour l'armement «de 80000 livres d'intérests».

Après avoir passé l'hiver 1709-1710 à Saint-Malo, Duguay-Trouin sollicite en vain le commandement de la Marine à Saint-Malo. Et, après avoir essuyé un nouveau refus d'aller faire la course en Inde, la perspective d'une belle action s'impose à lui et le revigore: aller venger les morts et libérer les survivants de l'expédition de Jean-François Du Clerc qui vient d'échouer sur la ville portugaise de Rio de Janeiro. Le 30 décembre 1710, il constitue une société au capital de 700000 l-t divisée en quatorze directions de 50000 l-t qui sont souscrites par des actionnaires malouins, dont lui-même et son frère Luc, un banquier parisien et l'Amiral de France. Moyennant quoi il obtint un traité définitif ratifié par Louis XIV et Pontchartrain le 19 mars 1711. En contrepartie de la prise en charge de leur armement ainsi que de la subsistance des 6169 marins et soldats embarqués, le Roi lui accorde le prêt de quinze bâtiments carénés et armés pour une campagne de neuf mois: les vaisseaux de 74 canons *Lys* et *Magnanime*, les 64 canons *Achille*, *Brillant* et *Glorieux*, le *Fidèle* de 58 canons et le *Mars* de 54; les frégates *Argonaute* de 44 canons, *Aigle* de 38, *Amazone* et *Bellone* de 36, et *Astrée* de 26; la corvette *Concorde* de 20 ainsi que les «traversières» *Françoise* et *Patient* armés de mortiers lourds; auxquels se joignent les corsaires malouins *Chancelier* de 40 canons et *Glorieuse* de 30. Le 3 juin, Duguay-Trouin lève l'ancre de Brest avec dix navires. Trois jours plus tard, il complète sa force navale à La Rochelle. Chahutée par des coups de vent, l'escadre arrive à pied d'œuvre le 11 septembre au soir. Les défenses de Rio ont été renforcées et mises en alerte par un courrier anglais arrivé quinze jours auparavant. Mais, dès le lendemain matin, mettant à profit l'effet de surprise, l'escadre française s'engouffre en ligne de file dans la passe qui ferme la baie de Rio, bravant le feu des centaines de pièces des forts et des batteries côtières qui la défendent en les bombardant des deux bords. Le siège est rondement mené. Le lundi 21, l'armée française pénètre dans la ville désertée par ses habitants, qui se sont enfuis avec leurs richesses. Les autorités portugaises, retranchées à une lieue de la ville, attendent des renforts, Duguay-Trouin,

n'ayant ni la mission ni les moyens de se maintenir, leur propose de racheter Rio faute de quoi il la réduira en cendres. Bon gré mal gré, le Gouverneur accepte de payer une rançon de 600 000 *cruzades* plus 10 000 de sa « propre bourse », de livrer 500 caisses de sucre ainsi que tous les bœufs dont l'escadre a besoin. Le 4 novembre, sa rançon payée, la ville de Rio est remise à ses représentants. Le 13 octobre 1711, alors qu'une armée portugaise arrive à marche forcée, l'escadre française met à la voile. Après une traversée mouvementée, ayant essuyé trois forts coups de vent aux Açores, c'est seulement le 6 février 1712 que, six vaisseaux et frégates, tous avariés, jettent l'ancre à Brest. Deux jours plus tard l'*Achille* et le *Glorieux* les rejoignent. Le *Mars* réussit à rejoindre Port-Louis via La Corogne et la *Concorde* gagne l'Amérique pour y vendre sa cargaison. Si l'*Aigle* périt à Cayenne, son équipage est rapatrié en France sur la prise qu'il escortait. Malheureusement, le *Magnanime* et le *Fidèle* ont sombré le 19 janvier aux Açores, avec 1 128 hommes et 600 000 l-t d'or et d'argent à bord. Malgré cette lourde perte, l'expédition, qui n'a perdu que 500 hommes au combat, rapporte 1 350 kilos d'or, 1 600 000 l-t de marchandises précieuses, deux bâtiments de guerre de 56 et 44 canons, et une soixantaine de navires marchands ; auxquels il faut ajouter le produit de la vente de la *Concorde* qui rapporte 13 000 piastres : soit 92 % de profit pour ses armateurs, selon Duguay-Trouin. Ce fait d'armes contribue à la signature, le 27 juillet 1712, d'une suspension des hostilités entre l'Angleterre et la France ; à laquelle le Portugal, auquel cette défaite a coûté 20 millions de livres plus six bâtiments de guerre, adhère au mois de novembre suivant. Louis XIV, qui le reçoit après son retour ne s'y trompe pas : le 6 octobre 1712, il gratifie Duguay-Trouin d'une pension de 2 000 l-t sur l'Ordre de Saint-Louis. Couvert d'éloges, « honoré de la cornette » de chef d'escadre de l'Amérique le 5 août 1715, Duguay-Trouin poursuit, au début du règne suivant sa carrière exceptionnelle : siégeant au Conseil des Indes à partir de 1723, commandeur de l'Ordre Royal & Militaire de Saint-Louis, lieutenant Général des Armées navales & inspecteur de la Marine du Ponant en mars 1728.

Au printemps 1731, ayant besoin d'un Amiral réputé pour l'envoyer châtier les Barbaresques d'Alger, Tunis et Tripoli et visiter les Échelles du Levant *:* les comptoirs français d'Orient où il faut montrer ses couleurs pour être respecté, le comte de Maurepas, secrétaire d'État de la Marine et des colonies, arrache Duguay-Trouin de sa préretraite. Le 3 juin le lieutenant général appareille pour la dernière fois de Brest à la tête d'une division de quatre vaisseaux ; ayant rempli sa mission au-delà des attentes ministérielles grâce à sa fermeté crédible et à son sens d'une sage diplomatie, Duguay-Trouin rentre à Toulon le 1er novembre 1731. Commandant de la Marine de ce port en 1732-1733, puis affecté à nouveau au commandement du port de Brest, il est encore pressenti pour commander l'escadre réunie pour aller en Baltique soutenir le roi de Pologne Stanislas Ier Leszczynski (1677-1766), le beau-père de Louis XV, avant d'être désarmée au mois d'octobre 1734. En 1735, il est encore question d'armer une armée navale ; mais la campagne est annulée et la dernière mission de Duguay-Trouin consiste à désarmer la Flotte. Usé par ses excès, marqué par des mois de navigations émaillés de durs combats enchaînés chaque année depuis l'âge de 16 ans, souffrant d'une dysenterie chronique, de la goutte et vraisemblablement d'une affection vénérienne compliquée par la maladie de la pierre dont il avait été opéré en vain, René Duguay-Trouin termine sa vie, comblé d'honneurs mais dans une situation financière modeste pour son rang, au matin du vendredi 27 septembre 1736, à l'âge de 63 ans. Il décède dans son logis parisien du numéro 16 de la rue de Richelieu : un immeuble restauré mais où il n'y a toujours pas de plaque rappelant celui qui fut son principal locataire. Le plus grand des corsaires français, qui recherchait plus la gloire de son Roi que la fortune, est enseveli le lendemain dans la crypte de la chapelle de la Sainte-Vierge en l'église Saint-Roch. Grâce à l'opiniâtreté de Pierre-Émile Buron, il repose

à Saint-Malo, au bas-côté sud de la cathédrale Saint-Vincent, dans la chapelle Notre-Dame-de-Délivrance, depuis les cérémonies commémoratives du tricentenaire de sa naissance en 1973.

Alain Berbouche

☛ *Alger*, Barbaresques, *Bilbao, Brest, Cadix,* Forbin-Gardanne, *La Rochelle,* Nesmond, Pontchartrain, Porée, *Saint-Malo, Toulon*, *Tunis*

Duivenvoorde ou Duvenvoorde Johan Van (1547-15 avril 1610, La Haye)

Johan Van Duivenvoorde descend d'une très vieille famille de la noblesse hollandaise (XIIe-XIIIe siècle). Les Van Duivenvoorde ou parfois Duvenvoirde sont une des branches de la famille Van Wassenaer dont certains de ses membres se font parfois appeler Van Duivenvoorde en Wassenaer comme Henrica, l'une des filles de Johan. Celui-ci, seigneur de Warmond, Het Woud et d'Alkemade est le fils de Jacob (1509-1577) et d'Hendrika Van Egmond (1525-1606). Il épouse en 1590 Odilia Valkenaar dont il aura un fils, Jacob Van Duvenvoorde alias Wassenaer (1592-1658), personnage qui jouera un rôle important dans la vie publique. Johan a une sœur Filiporte qui épouse en 1586 Pieter van der Does (1562-1599) superintendant de la marine néerlandaise qui participe en 1588, aux combats contre l'*Invincible armada.*

Il fuit l'Inquisition en 1567 alors qu'il est de confession catholique. Sa carrière est typique de celle d'un noble, identique à bien des égards à ce qui se passe dans d'autres pays. Il sera diplomate – ambassadeur au Danemark de 1588 à 1594, puis en Angleterre 1595-1598 et en 1610. Homme public – par exemple grand administrateur des eaux, des digues et des polders du Rijnland de 1575 à 1610 ou membre du Conseil d'État de 1604 à 1607 –, c'est aussi un militaire. En 1599 il est fait général d'artillerie. Toutefois sa carrière maritime, très longue, mérite plus d'attention. En 1572 on le trouve capitaine parmi les Gueux des mers. Il aide à la prise de Den Brielle ce qui lui vaut la destruction de son manoir à Warmond par les Espagnols. Une autre source indique que ce serait les habitants de la région qui l'auraient détruit lors du siège de Leiden pour éviter que les Espagnols se servent de cet endroit. Il participe à plusieurs rencontres contre les Espagnols. Le 20 janvier 1576, il est nommé vice-Amiral de Hollande et de Frise de l'Ouest puis, le 9 avril 1578, lieutenant-Amiral dans la même amirauté. En 1596, il se trouve à la tête de la flotte hollandaise de vingt-quatre navires qui se joint à celle anglaise dirigée par Robert Devereux et Charles Howard pour attaquer Cadix. Cette flotte combinée arrive dans la baie de la ville le 29 juin. Le 30, elle combat contre la flotte espagnole dirigée par Alonzo Perez de Guzman el Bueno, forte de quarante unités. Durant la lutte, les Espagnols perdent deux galères et deux navires. Le lendemain la ville est prise avant d'être pillée. Plusieurs navires espagnols sont alors brûlés et la ville est incendiée le 14 juillet, jour du départ des assaillants. Sur le chemin du retour, la ville de Faro au Portugal est également détruite. En 1600, Van Duivenvoorde commande la flotte devant Ostende. Il quitte le service le 22 mars 1603.

Il n'est pas le seul membre de la famille à faire carrière dans la marine. Un de ses cousins lointains, Arent Van Duivenvoorde (1528-1599) fait aussi partie des Gueux de la mer. Guillaume d'Orange lui aurait demandé de servir comme Amiral de la flotte de Zuiderzee mais les députés des villes et de la province choisirent à sa place Cornelis Dirksz, maire de Monnikendam. Marié avec Theodora Van Scherpenzeel dont il a un fils, Johan (1576-1645), qui porte le nom de Wassenaer Van Duivenvoorde, Arent sert par la suite dans l'armée comme colonel. Arent et Johan Van Duivenvoorde ont un ancêtre commun avec la branche des Wassenaer van Obdam qui donnera plusieurs amiraux au début du XVIIe siècle.

Roberto Barazzutti

☛ *Cadix*, *Ostende*

DUMONT MATHIEU JEAN (?-ap. 1758)

Mathieu Dumont est capitaine corsaire à Dunkerque dès le début de la guerre de Succession d'Autriche. Le port n'arme alors que de petits bâtiments et Mathieu reçoit d'abord le *Renard* de 45 tx, 4 pierriers et 32 hommes, armé par Basile Collin, avec lequel il fait au moins une rançon de 15 950 l-t. L'activité corsaire de Dunkerque est obérée par la tentative de débarquement en Écosse du Prétendant jacobite. La plupart des corsaires de Boulogne, Calais et Dunkerque sont réquisitionnés pour transporter des troupes ou les ravitailler mais les Anglais affectent deux escadres au blocus de Dunkerque. Vingt-neuf navires corsaires, frétés pour l'expédition, sont capturés mais Mathieu Dumont avec son *Renard*, lui aussi affrété pour l'expédition d'Écosse du 19 décembre 1745 au 3 avril 1746, échappe à la capture. Dumont s'illustre ensuite sur le *Hardi Mendiant* de 40 tx, 4 canons, 6 pierriers et 50 hommes. Il transporte de l'argent – 1 000 guinées – pour le Prince. Au retour, il réussit à éviter trois vaisseaux anglais en s'échouant volontairement puis en se remettant à flot à la côte de Blanckenberghe. Le 29 juin, il appareille de Dunkerque, toujours sur le *Hardi Mendiant,* avec mission de retrouver le prince Edouard. Il réussit à retrouver le colonel O'Sullivan et à rentrer à Dunkerque fin août. Finalement ce sont l'*Heureux* de 24 canons (capitaine Beaulieu-Tréhouard) et le *Prince de Conti* de 22 (capitaine Dufresne Marion) qui sauveront le Prétendant et le débarqueront à Roscoff, le 10 octobre 1746. Le *Hardi Mendiant* repart en corsaire le 10 septembre 1746. Jean Mathieu Dumont fait trois prises et cinq rançons vendues 21 892 l-t. De retour d'Ostende où il a vendu une prise, il aide Gaspart Hoest à déséchouer son côtre le *Turpin.* À Ostende, Dumont est poursuivi comme corsaire par une foule hostile mais réussit à fuir. De retour à Dunkerque, il succède à Gaspart Hoest sur le *Turpin*, 50 tx, 4 canons, 14 pierriers et 50 hommes, qu'il commande en 1747 et 1748. Il semble qu'il ait fait deux prises et trois rançons à comparer aux cent soixante-seize prises et deux cent trente-cinq rançons vendues à Dunkerque 12 millions de livres, de 1744 à 1748. Il s'agit donc d'un honnête capitaine corsaire comme les 47 autres capitaines qui, durant le conflit, ont réalisé au moins une capture sur les 120 capitaines corsaires partis de Dunkerque.

On retrouve Mathieu Dumont en 1756, commandant l'*Hardi Mendiant*, armé par Jean Bodin. Dumont fait deux prises : la *Marie* pour 15 292 l-t et la *Farce* pour 42 175 l-t ainsi qu'une rançon qui rapportent au total la somme de 69 062 l-t. En 1757, Mathieu Dumont passe sur le *Machault* de 220 tx, 14 canons et 184 hommes. L'armement revient à 21 977 l-t. Il capture cinq navires ennemis en commun avec Thuron Lafargue sur le *Comte de Saint-Germain,* armé par Briansiaux. Ces prises sont chargées de charbon et vendues à Dunkerque pour 6 000 à 9 000 l-t chacune, corps du navire inclus. Il fait surtout dix autres prises dont la *Marthe et Julie* vendue 113 006 l-t. Au total, la campagne du *Machault* rapporte 219 777 l-t, ce qui en fait la deuxième meilleure campagne dunkerquoise de l'année 1758. Mathieu Dumont est ensuite nommé capitaine de frégate en 1758 et passe au service de la marine du Roi. L'intendant de Dunkerque le considère comme « le meilleur costier de Dunkerque », il demande et obtient pour lui une épée d'honneur. Ce dernier n'apparaît plus ensuite comme corsaire sur les listes dunkerquoises. Il n'existe pas de dossier le concernant au fonds Marine des Archives nationales.

Patrick Villiers

☛ *BOULOGNE, CALAIS, DUNKERQUE, OSTENDE*

DUNKERQUE

Dunkerque à l'époque espagnole (début du XVIe-1662)

Port de pêche au début du XVIe siècle, la ville connaît un calme relatif sous Charles Quint. Cependant, au début des années 1550, la régente des Pays-Bas et l'Empereur octroient des lettres

de marque aux Dunkerquois pour lutter contre les ennemis français puis anglais. Un peu plus tard, Philippe II transforme Dunkerque en port de guerre : il devient la première place forte de l'Espagne face à la France lorsque Calais passe sous contrôle français en 1558. Avec la guerre de Quatre-Vingts ans, Dunkerque apparaît en outre comme le lieu privilégié de débarquement de l'argent et des troupes pour la guerre en Flandre. Les Dunkerquois se tournent alors résolument vers la guerre et ajoutent à leurs activités de pêche, de commerce et d'armement une activité corsaire d'envergure. À partir de cette époque le port incarne la principale base navale chargée de sauvegarder les frontières de la monarchie hispanique dans la Manche et en mer du Nord, rôle qui échoit à la République de Gênes en Méditerranée.

En 1576, Dunkerque passe sous le contrôle des États Généraux de Hollande jusqu'à sa reconquête par Farnèse en 1583. Après l'annexion du Portugal, le port vit une nouvelle phase d'expansion. En 1585, la ville reçoit des lettres de marque du duc de Parme. Et à la fin du XVIe siècle, la ville est impliquée en tant qu'institution dans la course, possédant même des navires. À cette époque, Dunkerque est le premier centre corsaire de la monarchie hispanique. Différents programmes de constructions navales sont mis en place à Dunkerque depuis Madrid pour lancer des offensives aux Pays-Bas. En effet, les successives déroutes face aux rebelles dans les années 1570, contre l'Angleterre en 1588 et contre la France dans les années 1590 ont montré aux Espagnols la teneur de leur problème maritime, ce qui les pousse à s'adapter. L'essor maritime flamand reflète dans une large mesure cette maturation forcée. Mais le but n'est plus d'affronter l'ennemi de front, avec de grandes flottes. Vu les difficultés financières, la guerre est de plus en plus économique, car les flottes et la politique navale doivent s'autofinancer et même constituer un investissement. Entre 1598 et 1607, on dénombre trente navires corsaires dunkerquois qui réalisent une cinquantaine d'armements chaque année. Les corsaires particuliers ne sont pas le seul point d'appui naval et militaire de la monarchie hispanique. La flotte de Flandre réalise elle aussi des prises bien que sa vocation première soit davantage de détruire les navires ennemis. Au début du XVIIe siècle, la flotte de Flandre est renforcée pour attaquer l'ennemi. En 1607-1608, huit galions sont construits à Dunkerque pour les besoins de cette flotte. La renaissance de l'hégémonie espagnole en Europe entre 1618 et 1622 n'aurait sans doute pas eu lieu sans la revitalisation de sa puissance maritime. Pendant plus de vingt ans, l'escadre de Dunkerque ou armada, formée en 1621-1622, affaiblit considérablement le commerce maritime des Pays-Bas et s'attaque, avec des effets souvent dévastateurs, aux flottes de pêche que l'on considérait comme responsables de la prospérité des Provinces-Unies. De 1621 à 1626, le nombre d'unités de la flotte est doublé et la liste des prises augmente en proportion. La ville compte environ 7000 habitants. On construit même des navires en Biscaye et en Guipúzcoa pour renforcer la flotte de Flandre tandis que d'autres sont fabriqués à Dunkerque. Le perfectionnement graduel des bateaux de guerre flamands, les frégates, offre à Madrid une invention technique de grande portée. Sa version perfectionnée date de 1600 environ. C'est l'âge d'or de la course dunkerquoise à l'époque espagnole. À la fin de 1627, l'armada avait à elle seule coulé 68 bateaux et en avait capturé 45 autres intacts, sans perdre un seul navire. Et entre 1629 et 1638, l'armada et les particuliers prennent près de 1900 navires, dont 85 % par les particuliers, outre les 250 navires environ qu'ils coulent. Les ennemis sont ainsi dépouillés d'une partie de leurs revenus et doivent également faire face à une hausse de leurs coûts de protection. La principale cible reste la Hollande et plus particulièrement l'industrie du hareng qui en soutient la vigueur. Mais les campagnes de course qu'organisent les corsaires privés et la flotte de Flandre (l'armada) affectent aussi la France, au moins à partir de 1630, et l'Angleterre.

La politique espagnole dans le nord trouve un appui additionnel dans l'écheveau de bancs de

sable le long de la côte flamande qui constitue un authentique ennemi sous-marin, d'autant plus dévastateur qu'il change continuellement de position grâce à l'action du vent et des vagues. Sans les pilotes locaux – et parfois aussi avec eux – s'aventurer dans ces eaux est très risqué. Vers 1621, un nouvel itinéraire menant à Dunkerque par mer est découvert ; il passe entre les énormes bancs de sable en face de l'estuaire. On construit un fort pour couvrir l'entrée du canal, près de Mardyck. Peu après un deuxième fort est construit lequel loge 3 ou 4 000 hommes. Les avantages du port de Dunkerque représentent une véritable bénédiction pour la nouvelle politique guerrière de même qu'ils constituent un point d'ancrage idéal pour des relations commerciales entre l'Espagne et les royaumes du Nord-ouest européen. De Séville et Cadix, une flotte militaire et commerciale sort chaque année à destination de Dunkerque. En effet, le complexe Mardyck-Dunkerque a un important potentiel commercial et représente aux yeux de certains observateurs une alternative à Anvers, fermée par la Hollande. Toutefois, la capacité d'accueil du port est assez réduite, car lorsque les corsaires font des prises d'importance, elles ne peuvent pas toutes entrer dans le port.

La grande offensive des années 1621-1640 montre la façon dont le monarque castillan essaye de privatiser les infrastructures défensives du système espagnol. À travers les *asientos*, il donne licence à un armateur pour avitailler le bateau, embaucher l'équipage à sa charge et faire la guerre aux ennemis de la Couronne. De son côté, le Roi renonce aux 20 % qui lui revenaient sur les prises et déclare qu'il n'y aura pas d'impôts sur les ventes. Entre 1627 et 1634, les capitaines corsaires font pour plus de 3 millions de florins de prises, chiffre avant impôts, 4,5 millions avec les captures effectuées par l'armada. Mais l'armada exige par ailleurs de grandes dépenses, 350 000 écus, desquels 68,5 % proviennent d'Espagne et 31,5 % de Flandre. En 1634 l'armada de Flandre doit se préparer à une attaque contre l'ennemi français. Olivares souhaite que les Dunkerquois réunissent à Santander une flotte de 4 000 hommes qui débarquerait par surprise dans le Pas-de-Calais. Il ne s'agit là que d'un des nombreux aspects d'un grand plan offensif qui compte combattre l'ennemi français sur deux fronts : en Méditerranée et en Atlantique avec des bateaux des armadas de Flandre, de la mer océane et de l'escadre cantabrique. Les années suivantes, Olivares veut envoyer une flotte d'une cinquantaine de bateaux avec 8 000 soldats à Dunkerque. Mais l'ennemi français s'est allié aux Hollandais et aux Anglais. Au début de 1638, arrivent de La Corogne 4 000 soldats et 100 000 écus. L'argent est insuffisant pour mener à bien à Dunkerque la construction de 40 galions et il l'est tout autant pour améliorer la défense de Dunkerque, Mardyck et Gravelines. La construction d'une nouvelle forteresse à Gravelines, à 8 kilomètres de Mardyck, est financée localement. Olivares prépare la grande offensive en acheminant une partie des flottes méditerranéennes vers l'Atlantique. Les frégates dunkerquoises, navires de guerre de taille modeste, très manœuvrables, sont un élément décisif du succès dunkerquois.

En 1636, Philippe IV achète 18 frégates aux chantiers navals dunkerquois afin de secourir le Brésil. À cette époque, en Espagne, des comptes rendus des prouesses dunkerquoises sont édités dans lesquels les prises réalisées apparaissent. Mais les revers subis par la marine espagnole et flamande en Espagne en 1638 retardent les transferts d'hommes et de fonds. Et dès le début des années 1640, les forces navales dunkerquoises sont envoyées en Espagne, car on y manque non seulement d'armes et de navires, mais aussi de marins et de soldats. C'est maintenant de Flandre vers l'Espagne que les troupes et les navires se déplacent. Ce trafic de troupes dépend des hommes d'affaires d'Anvers, des armateurs flamands et en bonne part du port de Dunkerque. Cela n'empêche nullement l'activité corsaire et les prises de continuer à arriver à Dunkerque. En 1644, pas moins de 60 capitaines corsaires sont en activité. À cette époque, la flotte est confinée dans le port à cause du blocus hollandais que seuls les particuliers arrivent à

tromper. Certes les routes commerciales hollandaises sont accessibles depuis Dunkerque : le commerce textile et alimentaire avec la France, le commerce avec la Méditerranée et même les convois vers l'Afrique et l'Asie. Mais la géographie des prises montre qu'outre leur intense activité en mer du Nord et leur effort de fermeture du canal de la Manche, les Dunkerquois bloquent aussi, autant que faire se peut, le détroit du Sund et les relations des Pays-Bas avec la Moscovie. Le commerce français et anglais subit également de lourdes pertes. S'agissant des différents négoces avec l'Espagne et/ou les Indes occidentales, les prises faites au détriment des Français sont parfois de grande valeur, comme ce bateau venant de Sanlúcar de Barrameda et destiné à Saint-Malo, pris en 1642 avec des barres d'argent et des réaux d'un montant de 400 000 fl. outre des lingots d'or, 5 183 cuirs, des balles de laine, de cochenille, d'alun, etc., l'équivalent de la rançon obtenue de 250 bateaux de pêche ! Ce commerce entre l'Andalousie et le nord de la Bretagne profite aux Malouins mais également aux vendeurs sévillans ou péruviens. Si elles font du tort à l'ennemi, ces prises minent donc aussi, paradoxalement, certains intérêts espagnols. Les prises ne sont pas forcément conduites à Dunkerque et peuvent au besoin être menées au nord de l'Espagne, surtout en Biscaye et en Guipúzcoa, où la course est également active. Le théâtre des opérations de l'armada et des corsaires dunkerquois est donc beaucoup plus étendu qu'on ne l'a généralement affirmé.

Malgré le nombre des prises, l'on pense à Madrid que la situation commerciale et stratégique de Dunkerque se détériore. Dunkerque se trouve de plus en plus sans défense car la flotte de Flandre doit souvent protéger les côtes espagnoles. En 1646, Dunkerque tombe devant les forces françaises, la monarchie hispanique étant préoccupée par la Méditerranée et le front catalan qui a désormais la priorité sur les événements portugais et ceux de Flandre. L'armada de Flandre a alors Cadix pour base, ce qui diminue considérablement le nombre des prises faites aux Pays-Bas, puissance non-belligérante de surcroît. De plus, dans la première moitié des années 1640 et même après la chute de Dunkerque, les corsaires particuliers sont incités par Madrid à faire des prises le long des côtes espagnoles, surtout celles du Levant, et certains même sont parfois incorporés de force aux flottes de guerre, ce qui déplaît aux autorités dunkerquoises. En 1652, la ville est reprise par les Espagnols, aidés du prince de Condé, passé côté ibérique à cause des guerres de la Fronde. Mais après la bataille des Dunes, Turenne s'en empare de nouveau en 1658. Elle ne passe définitivement sous contrôle français qu'en 1662.

Les résultats de la course dunkerquoise pendant la période espagnole, comme ceux des capitaines corsaires de Saint-Sébastien au XVIIe siècle, impressionnants en termes de prises, cachent une part de la réalité. Bien que la course ait causé des dommages à l'ennemi, qu'il soit hollandais ou français, en nombre d'unités navales et de chargements, et aussi en faisant augmenter les coûts de protection du commerce et de la pêche, les primes d'assurance à la bourse d'Anvers, par exemple, elle ne réussit pas à miner leur développement économique. Elle n'est qu'un pis-aller, une des armes d'une lutte économique et militaire plus globale qui doit être menée contre les ennemis de l'Espagne. Seule, la course ne peut obtenir la victoire finale. Elle doit être pour cela accompagnée d'une stratégie économique, de commerce légal et de contrebande, qui permette de combattre l'ennemi sur son propre terrain. Cependant, ces différentes activités ne sont pas faciles à concilier. Malgré leur record de pillage en mer, les corsaires dunkerquois accumulent peu de capital, trop peu en tout cas pour compenser les pertes commerciales de leur port, soumis à des blocus et que les ennemis de l'Espagne ne perdent pas de vue. Non seulement la course peut s'avérer contre-productive, mais elle se développe souvent à défaut de meilleures opportunités d'enrichissement. En effet, le commerce est à ce moment-là contrôlé par Amsterdam. À Saint-Sébastien, l'activité

corsaire se développe au XVIIe siècle, car le grand commerce est concentré en bonne part à Bilbao, laquelle abrite, *a contrario*, peu de corsaires. Ces remarques ne valent pas forcément pour tous les ports et leurs élites respectives. À Dunkerque et à Saint-Sébastien, des carrières sont également ouvertes à ceux qui sont capables de jumeler plusieurs activités, celle d'armateur et de corsaire, par exemple. Mis à part un titre de chevalier des ordres militaires, notamment celui de Saint-Jacques, ils ont accès aux bénéfices éventuels liés à leurs prises et à un poste dans l'organisation de levées militaires et de constructions navales, levier important pour la création d'une clientèle. Mais pour ceux dont la seule activité est la course, comme c'est le cas de nombreux Dunkerquois, il n'est pas vraiment de carrière et les gains sont en définitive aléatoires, bien que des exceptions soient toujours envisageables.

Jean-Philippe Priotti

☛ *Bilbao, Cadix, Calais, Gênes, Saint-Malo, Saint-Sébastien, Santander, Séville*

DUNKERQUE

Dunkerque française (après 1662)

Dunkerque partage à juste titre avec Saint-Malo le titre de « cité corsaire » mais pour des raisons bien différentes. Elle bénéficie d'une situation exceptionnelle à l'entrée de la mer du Nord et de la Manche-est. Le site en lui-même est paradoxal : un ensemble de bancs de sable qui varie chaque jour et offre une protection extraordinaire au port. Ces bancs sont aussi un obstacle et nécessitent des investissements considérables pour permettre l'entrée, investissements hors de portée des finances de la ville, hier comme aujourd'hui. Dunkerque à l'époque moderne, c'est d'abord l'accès et les digues financés par Louis XIV, puis le port-arsenal construit par ordre du Roi avec simultanément la destruction de l'ancienne enceinte et la reconstruction d'une nouvelle sur les plans de Vauban et de ses ingénieurs, ce qui multiplie par quatre la surface de la ville et déclenche une énorme spéculation financière pour le plus grand profit des négociants et autres armateurs de la ville au rang desquels se trouvent les Bart.

Les succès de Dunkerque sur le commerce hollandais mais également sur les Anglais voire les Français pendant la première moitié du XVIIe siècle en a fait l'enjeu des alliances entre Français, Anglais et Hollandais contre les Espagnols : Dunkerque devait être prise. Elle l'est grâce à l'Amiral hollandais Tromp et au prince de Condé le 11 octobre 1646, ce qui vaut à Jean Bart de naître dans une ville française, mais les Espagnols reprennent la ville en 1652. Le renouveau de la course dunkerquoise entraîne un nouveau siège. Le 26 juin 1658, la ville de Dunkerque, espagnole le matin, prise par les Français à midi, est remise aux Anglais le soir, en application d'une clause d'un traité conclu entre Cromwell et Mazarin, mais les Anglais ruinés par la guerre civile n'investissent pas dans le port. Lorsque Louis XIV l'achète à Charles II Stuart cinq millions de livres, le 27 novembre 1662, le port est ruiné. On ne dénombre que quatre navires de plus de 100 tx et beaucoup d'armateurs et de capitaines sont partis à Ostende. La ville ne compte plus que 5 000 habitants.

Louis XIV n'investit pas dans le port avant la guerre de Dévolution. Conséquences de la puissance de la marine hollandaise et des salaires élevés offerts par la marine de guerre hollandaise – Jean Bart sert sur le navire Amiral de Ruyter – et du mauvais état du port, beaucoup de marins dunkerquois se mettent au service des Provinces-Unies, alliées de la France. Faute d'un capital local disponible, la course débute laborieusement à Dunkerque pendant la guerre de Dévolution (1666-1668) et se développe uniquement par auto-financement. Le port n'a plus de réseaux financiers et doit les recréer en France. Seuls huit corsaires sont armés en 1666 et le plus grand jauge seulement 60 tx. Les prises parviennent seulement à financer la construction de deux corsaires neufs de 70 et 80 tx, bilan bien maigre. Huit corsaires sont à nouveau

Répartition des armements corsaires à Dunkerque de 1672 à 1678 en fonction du tonnage

Tonnage	≤ 19	20-49	50-99	100-199	200-399	400-499	Total connu	Total armements
1672	2	5	7	0	0	0	14	18
1673	0	6	13	0	0	0	19	23
1674	3	6	12	2	0	0	23	30
1675	6	17	7	3	0	0	33	45
1676	4	14	7	9	0	0	34	45
1677	4	9	8	9	2	0	32	36
1678	1	7	5	11	1	0	25	31
total	20	64	59	34	3	0	180	228

armés en 1667 qui produisent au total douze armements : seul le *Saint-François de Paule* de 60 tx est armé trois fois dans l'année avec Omaer comme armateur. En 1668, un seul armement est effectué. En 1667, Louis XIV charge La Reynie, le futur lieutenant général de police, d'une enquête sur la législation corsaire qui aboutira à dispenser les Dunkerquois du système des classes. En 1668, la fortification de la place de Dunkerque est remise à l'autorité de Louvois. Vauban, déjà venu en 1662, devient le maître d'œuvre de l'aménagement de la ville, du port et de la construction d'un arsenal. Mais les travaux démarrent lentement et, en 1672, la moitié du banc seulement est creusé. Les travaux n'auront donc aucune influence sur la course dunkerquoise pendant la guerre de Hollande. Alors que 130 corsaires sortis de Middlebourg et de Flessingue croisent depuis Dunkerque jusqu'à Saint-Valéry-sur-Somme, moins d'une dizaine de corsaires sort de Dunkerque en 1672 et 23 seulement en 1673, tous de moins de 100 tx dont l'*Alexandre* de 80 tx commandé par Dorne sur lequel embarque Jean Bart. À Dunkerque, les campagnes ne durent que deux mois, exceptionnellement trois, contre quatre mois à Saint-Malo. De 1672 à 1674, l'armement repose sur l'auto-financement et chaque capitaine doit faire ses preuves comme lieutenant, voire comme officier marinier. Comme le note l'intendant Hubert en 1676 comparant les débuts de Keyser et de Bart : « ils sont sortis avec honneur de toutes les occasions qu'ils ont trouvées dans leurs courses. Ils n'ont point dégénéré quoique leur mauvaise fortune les ait obligés de servir comme officier marinier ou matelot dans le commencement de la guerre […]. »

De 1672 à 1678, au moins 227 armements sont faits par les Dunkerquois. Le tonnage est connu pour 180 d'entre eux. Les Dunkerquois arment surtout des navires du premier et du deuxième type, c'est-à-dire avec un financement local. Sur les quatorze connus, sept font moins de 50 tx. Ce n'est qu'en 1674 qu'est armé le premier corsaire à atteindre 100 tx, le *Dauphin*, confié à Alexandre Jacobsen, l'armateur est Omaer. Ses succès vont se confondre avec ceux de Jean Bart. Sur 122 capitaines corsaires identifiés, seuls deux, Michel Mesmaker et Alexandre Jacobsen, ont reçu un armement chaque année. Les chiffres parlent d'eux-mêmes : 450 prises pour 227 armements soit à peine deux prises en moyenne. 32 capitaines et 3 000 matelots ont été pris, tués ou blessés. L'essentiel des prises est fait par moins d'une trentaine de corsaires parmi lesquels Jean Bart domine avec un minimum de 11 combats et au moins 92 captures. La valeur des prises doit souvent être relativisée, les dogres de pêche et les petites frégates d'escorte dominent par rapport aux quelques flûtes de la *VOC*. La clé du succès de ces capitaines résulte dans l'association en petites escadrilles de trois à cinq corsaires lors des croisières à risque en mer du Nord. Avec le succès, les inves-

tisseurs extérieurs à la ville arrivent et le tonnage des corsaires dépasse les 120 à 150 tx, tels la *Palme*, pour atteindre les 250 tx du *Mars* de Jean Bart, en mars 1678. La valeur des prises et rançons de 1672 à 1678 dépasse les 6 millions de livres. La population passe de 5 323 habitants en 1672 à plus de 7 000 en 1676. Avec Jean Bart, Dunkerque retrouve la tactique des capres dunkerquois de l'époque espagnole : l'attaque en association. Jean Bart est un chef naturel autour duquel se regroupent son ami Keyser et un nombre de capitaines plus ou moins important. Un contrat d'association définit les règles du partage. Loin de se livrer à de folles dépenses, Jean Bart investit dans l'immobilier. Son frère devient armateur et gère également les gains du corsaire. Ainsi, la course a bien lancé la croissance de Dunkerque mais elle change de nature avec les deux guerres suivantes.

De 1688 à 1713, les corsaires dunkerquois font un minimum de 3 000 captures et plus de 30 000 prisonniers ennemis, ce qui les place au premier rang des corsaires français. Les seules pertes infligées au commerce hollandais auraient dépassé les 22 millions de livres de 1688 à 1697. Un tel changement repose sur la mise en service de l'arsenal et du nouveau système d'écluses de chasse qui permet d'éviter l'ensablement des passes. Louis XIV vient visiter Dunkerque en juillet 1680. Il assiste à l'entrée dans le chenal de l'*Entreprenant* de 50 canons. Le fort du Risban est achevé en 1683 pour une dépense totale d'un million de livres et le port lui-même est achevé en 1686. L'arrière-port marécageux est transformé en parc de la marine avec trois cales pour le Roi et trois pour le commerce et les corsaires. En 1687, le maître-constructeur Hendricx met à l'eau le *Henry* de 1 100 tx et 60 canons. Dunkerque est bien devenu un port arsenal et peut recevoir l'escadre du Nord.

De 1688 à 1713, les corsaires sont soutenus par la présence permanente d'une escadre de guerre commandée par Jean Bart, Pointis, Saint-Pol, Forbin etc. C'est la seule période où une telle association existe. Les capitaux de la Cour, apportés notamment par Vauban et par Seignelay, financent des corsaires de 80 à 250 tx. Jean Bart, devenu officier du Roi, est principalement chargé d'escortes ou de la défense de Dunkerque. Son plus grand exploit est la bataille du Texel, qui n'a rien de corsaire mais reste très lié à la course. Son frère est armateur corsaire et lui-même investit dans les corsaires du port qui reprennent ses tactiques de la guerre de Hollande. Louis XIV favorise l'armement de ses frégates et ses vaisseaux l'hiver en les prêtant à la course au cinquième. Capitaux privés et capitaux publics se rejoignent dans l'investissement corsaire, comme à Saint-Malo. Ainsi s'expliquent les 561 armements réalisés de 1688 à 1697 dont 32 armements de corsaires du troisième type (plus de 200 tx).

La structure des armements et notamment en corsaires de plus de 100 tx s'explique par l'arrivée de capitaux régionaux voire nationaux. La disparition de la plupart des archives notariales empêche d'en savoir plus sur les armateurs dunkerquois et leurs réseaux. Avec environ 2 800 à 3 000 captures sur les 5 700 à 6 000 captures réalisées de 1688 à 1697, les Dunkerquois réalisent environ 50 % du total français mais près de la moitié sont des rançons. Elles sont principalement faites par les corsaires de moins de 100 tx qui s'attaquent surtout au petit cabotage charbonnier. En dépit de la mort de Jean Bart en 1702, Dunkerque se lance à nouveau dans la course au moment de la guerre de Succession d'Espagne. Près de 3 000 captures sont conduites dans les ports du Pas-de-Calais sur les 6 700 connues. La grande nouveauté réside dans les 1 298 captures déclarées à Calais. Devant le blocus de Dunkerque par les Anglais, les armateurs et les capitaines préfèrent conduire les prises à Calais, voire à Boulogne. La conjoncture reste brillante avec plus de 300 captures par an. La nomination de Saint-Pol, fin 1703, marque le retour des escadres royales armées en course. Forbin illustre l'apogée de cette politique. Comme Jean Bart, il navigue en association avec les capres – ou corsaires – dunkerquois. Des capitaines apparaissent tels Cornil Saus qui, par leurs prises, se rapprochent des résultats de Jean Bart ou de

Répartition des armements corsaires à Dunkerque en fonction du tonnage 1688-1697

Tonnage	≤ 19	20-49	50-99	100-199	200-399	400-499	Total connu
1688	4	13	5	4	3	0	29
1689	10	14	6	4	1	0	35
1690	2	12	13	6	3	0	36
1691(1)	0	7	7	2	1	0	17
1692 (1)	0	2	5	4	3	0	14
1693	2	9	8	9	4	0	32
1694	4	10	17	14	6	0	51
1695 (1)	7	16	12	9	2	0	45
1696	13	30	26	8	8	1	86
1697	2	8	12	4	1	1	26
total	44	121	111	64	32	2	371

(1) Pour 1691 et 1692, données incomplètes, pour 1695, un semestre seulement.

Flotte corsaire de Dunkerque, Saint-Malo et Bayonne (1744-1748)

Tonnage	≤ 19	50-99	100-199	200-399	400-499
Dunkerque	52,00 %	26,00 %	13,00 %	9,00 %	0,00 %
Saint-Malo	6,00 %	9,00 %	39,00 %	44,00 %	2,00 %
Bayonne	19,00 %	17,00 %	37,00 %	26,00 %	1,00 %

Forbin. En 1709, au détriment des Malouins, il obtient le commandement de l'*Auguste* de 600 tx. Les armateurs de Dunkerque arrivent enfin à réunir les capitaux que les Malouins savaient mobiliser dès 1694. Au traité d'Utrecht, les Anglais font durement payer au port ses exploits. Ils exigent et obtiennent le démantèlement des écluses de chasse ce qui ruine le commerce et amène l'ensablement du chenal. La pêche et notamment la pêche à la morue aux Shetlands et en Islande maintient cependant une certaine activité et forme équipages et capitaines. La contrebande d'alcools et de thé avec l'Angleterre relance également le port et donnera de bons capitaines corsaires.

À chaque guerre, il faut reconstruire écluses et fortifications dans un port où les capitaux locaux restent limités. Cependant Dunkerque reste dispensé du système des classes, ce qui explique sans doute la première place du port avec environ 130 d'armements de 1744 à 1748 sur les 600 de la guerre de Succession d'Autriche. En cinq ans de guerre, la plupart des corsaires ont fait une seule croisière. À la différence des guerres de Louis XIV, il n'y a plus d'escadre du roi de France en Manche, mer du Nord ou d'Irlande. Dans ces mers, les corsaires de la Manche doivent affronter seuls la *Royal Navy.* Il en résulte un détournement de la course vers l'Atlantique et la montée des corsaires basques. Par rapport aux guerres louis-quatorziennes, l'abandon des grands corsaires est le fait le plus notable, particulièrement à Dunkerque, à l'inverse de Saint-Malo.

Les succès de la course permettent un autofinancement rapide et la construction de corsaires plus puissants, de 100 à 250 tx, mais leur nombre reste limité et la course frappe surtout le petit et le moyen cabotage anglais. En revanche, la géographie contraint Saint-Malo à choisir des tonnages importants pour armer des corsaires océaniques qui croisent en

mer d'Irlande et en Atlantique. À Bayonne et Saint-Jean-de-Luz les grosses prises reviennent à ceux de plus de 100 tx qui croisent au large de Gibraltar et des Açores. On peut estimer entre 1 200 et 1 400 prises et 450 rançons le total des captures métropolitaines. Les deux-tiers des rançons sont faites par les ports du Pas-de-Calais et essentiellement par Dunkerque. La valeur totale des captures dunkerquoises est d'environ 12 millions de livres, celle des prises malouines entre 10 et 12 millions, et celles des 192 prises faites à Bayonne entre 12 et 15 millions. Néanmoins, si le rendement de la course dunkerquoise est inférieur à celui de l'époque de Louis XIV, il apparaît non négligeable.

En dépit de la rafle de l'Amiral Boscawen en août 1755, Louis XV ne publie la déclaration de guerre que le 15 mai 1756 et supprime le dixième des prises versé jusqu'alors à l'Amiral de France. Dunkerque est à nouveau le premier port avec 121 armements qui font 596 captures pour une valeur de 13 806 842 l-t; sachant que 45 % des captures sont des rançons. Les premiers armateurs de Dunkerque sont Coppens, Caillez et Bénard et cie qui font pour 4 891 416 l-t de captures. Ce montant s'explique en partie par la prise de la *Tamise*, faite en société par les corsaires le *Chevert* et la *Fulvie,* qui est portée dans les « États de la Marine » pour 1 705 897 l-t de produit brut. Cependant au moins 30 campagnes dunkerquoises ont été déficitaires. Pendant la guerre d'Indépendance, Dunkerque réalise 346 prises et 614 rançons valant 18 123 134 l-t. Dunkerque atteint 67 % de la course métropolitaine en grande partie grâce à l'absence d'armements corsaires des ports coloniaux et atlantiques mais aussi avec l'implantation de corsaires américains, tant en hommes qu'en capitaines et en armateurs. On trouve des capitaux et marins insurgents presque sur chaque corsaire français et réciproquement. Cette présence stimule Dunkerque qui retrouve des corsaires du 2e type et même du 3e type. On assiste ainsi à l'armement d'une division de quatre frégates armées grâce à un financement de la Cour mais les résultats en sont décevants. Royer, qui la commande, trouve la mort après un brillant combat. Cependant, Dunkerque fait les plus belles campagnes corsaires de la métropole et la course, une nouvelle fois, est le moteur de l'activité portuaire de 1778 à 1783.

La Révolution et surtout l'Empire voient une baisse de l'activité corsaire dunkerquoise qui est de plus en plus concurrencée par Boulogne. Dès la déclaration de guerre en 1793, les Dunkerquois arment en course et reçoivent 40 lettres de marque qui font 2 792 000 fr. de prises mais les Anglais veulent ruiner le port. Le duc d'York débarque à la tête de 40 000 hommes. Il est heureusement tenu en échec par les 1 800 défenseurs et doit se replier après trente jours de siège. La Révolution remplace le système des classes par l'inscription maritime et Dunkerque perd son privilège d'exemption. Avec la fin de l'embargo en 1795, les armements dunkerquois reprennent assez fortement avec 19 armements pour l'an IV, 27 pour l'an V, 43 pour l'an VI mais baissent à 24 pour l'an VII et huit pour l'an VIII. De 1795 à 1797, les corsaires font 77 prises mais 15 corsaires sont capturés. Après la rupture de la paix d'Amiens, la course reprend lentement avec 3 corsaires en 1808, 15 en 1810 mais 7 en 1811 et un en 1813. Au total, les Dunkerquois n'ont fait que 233 armements en 20 ans. Cela n'empêche pas certains capitaines d'accomplir de belles courses tels Tricon, Fouchereau et surtout Desmolands. Sur son navire le *Tilsitt*, armateurs Emmery et Vanhée, il fait 7 prises vendues 2 337 624 fr. sur lesquels le maréchal Soult prend 176 930 fr. comme contribution à l'érection de la colonne de la Grande Armée. Cornil Delattre fait 65 prises de 1793 à 1805, vendues 7 millions de francs. Ils restent des exceptions. De nombreux capitaines dunkerquois sont pris et de moins en moins échangés. Étienne Blanckeman, capturé en 1806, n'est libéré qu'en 1814.

Diverses raisons expliquent le déclin de Dunkerque. Les Pays-Bas espagnols et les Provinces-Unies passent sous la domination française jusqu'à la fin de l'Empire. Anvers devient une des bases de la présence française en mer du Nord et

Napoléon va investir pour rénover l'arsenal au détriment de Dunkerque. La perte du privilège d'exemption des classes est un autre coup dur pour le port. En outre, de nombreux armateurs vont suivre les armées de la République et de l'Empire et armer à partir des ports de la mer du Nord sous contrôle français jusqu'en Prusse. La course à Dunkerque pendant la période française a indiscutablement été un des moteurs de la croissance du port mais elle n'a jamais été aussi forte que lorsque les corsaires et l'escadre du Nord naviguaient ensemble. La destruction du système des écluses de chasse sur ordre des Anglais et l'abandon de l'arsenal construit par Louis XIV sont les causes directes du déclin du port en dépit d'une situation géographique exceptionnelle. L'adoption par les Anglais de la navigation obligatoire en convois impliquait la nécessité d'attaquer ces convois par des navires de guerre d'une force égale au moins à celle d'une frégate de guerre alors que la taille et la puissance de la frégate ne cessent d'augmenter : frégate de 8, de 12 puis de 18 pour atteindre un prix impossible à un armement privé. Que peut, au temps de l'Empire, un corsaire de 100 tx contre une frégate de 800 à 1 200 tx ?

Patrick Villiers

☛ BART, *BAYONNE*, BLANCKEMAN, *BOULOGNE*, *CALAIS*, COPPENS, FORBIN-GARDANNE, JACOBSEN, MAZARIN, *FLESSINGUE*, *OSTENDE*, POINTIS, ROYER, RUYTER, *SAINT-JEAN-DE-LUZ*, *SAINT-MALO*, SEIGNELAY, TROMP, VAUBAN, *VOC*

DUPERRÉ VICTOR-GUY, BARON (20 février 1775, la Rochelle-2 novembre 1846, Paris)

Duperré embarque comme mousse au commerce pour un voyage à Saint-Domingue en 1790, puis comme novice sur le *Henri IV* pour l'Inde en 1791-1792. Il passe au service de l'État, comme timonier sur la corvette *Maire Guitton* en 1793 pour une campagne dans le golfe de Gascogne, puis est fait enseigne sur la *Virginie* en 1795. Il participe à un combat malheureux contre l'*Infatigable* le 17 avril 1796 et reste dix-huit mois prisonnier avant d'être échangé. Rentré en France à la fin de 1798, il est affecté au service des ports, puis reçoit le commandement de la corvette *Pélagie*, chargée d'escorter des convois côtiers entre Brest et Nantes. Lieutenant de vaisseau en avril 1802, il croise, toujours avec la *Pélagie*, au Sénégal et aux Antilles en 1802 et 1803. Après la rupture de la paix d'Amiens, il est attaché à l'état-major du camp de Boulogne, puis, à partir d'octobre 1805, il est second sur le vaisseau *Vétéran*, commandé par Jérôme Bonaparte, pour une campagne dans l'Atlantique-Sud et aux Antilles. Capitaine de frégate en septembre 1806 avec le commandement de la frégate *Sirène* pour la Martinique, il livre un combat au retour, le 22 mars 1808, devant Belle-Île, et, pour échapper à la capture par une division ennemie, jette son bâtiment sur la côte de manière à ce qu'il puisse le remettre à flot trois jours plus tard et le faire entrer à Lorient. Capitaine de vaisseau le 12 juillet de la même année, il est envoyé dans l'océan Indien avec la frégate *Bellone* de 44 canons. Il entre au Port-Louis de l'Île de France le 14 mai 1809 après avoir fait plusieurs prises : quatre anglaises (*John-and-Mary, Fanny, Elisabeth, Hound*) et une portugaise (*Spiritu-Sancto*). Depuis le 10 août jusqu'au 2 janvier 1810, il effectue une croisière dans le golfe du Bengale et réussit à capturer une frégate anglaise de 18 canons (*Victor*) et une frégate portugaise de 44 (*Minerve*), puis avec ces deux prises il constitue une division qu'il amène au Port-Louis. Il en repart le 14 mars pour le canal du Mozambique et s'empare de deux vaisseaux de la Compagnie des Indes (*Ceylon, Windham*) au voisinage des Comores. Arrivé le 20 août devant la baie du Grand-Port de l'Île de France, où les Anglais venaient de prendre le contrôle de la passe, il force l'entrée de la baie et y embosse sa division – *Bellone, Victor, Minerve, Ceylon*, le *Windham* qui ne peut entrer est capturé le lendemain – puis, trois jours après, il engage le combat contre quatre frégates – *Sirius, Néréide, Magicienne, Iphegenia* – et emporte la victoire le 28. Blessé au cours de l'action, il est contraint de laisser le commandement à son second, Bouvet.

Cependant il se rétablit promptement et livre un dernier combat le 18 septembre. Après la capitulation de l'Île de France le 3 décembre 1810, il bénéficie des honneurs de la guerre et rentre en France. Baron de l'Empire et contre-Amiral en septembre 1811, il reçoit le commandement des forces françaises et italiennes dans l'Adriatique et prend une part active à la défense de Venise. Rallié à Napoléon durant les Cent Jours, il est mis en non-activité par le régime de la Restauration. Rappelé au service en 1818, il est nommé commandant de la station navale des Antilles en 1818, puis commandant de l'escadre chargée du blocus de Cadix en 1823, en remplacement de Hamelin, malade. Vice-Amiral en octobre 1823, commandant l'escadre de l'Atlantique en juillet 1824, préfet maritime de Brest en janvier 1827, il est chargé en mars 1830, en dépit de son hostilité déclarée au régime, du commandement de l'escadre de l'expédition d'Alger, qu'il mène avec succès. Président du Conseil d'amirauté en mars 1831, il est à trois reprises ministre de la Marine, de novembre 1834 à septembre 1836, de mai 1839 à mars 1840 et d'octobre 1840 à février 1843.

Marié le 22 décembre 1822 avec la comtesse Morio, veuve d'un ancien ministre de la Guerre de Westphalie, il est le père de l'Amiral Victor-Auguste Duperré (1825-1900) et le grand-père de l'Amiral Charles-Marie Duperré (1834-1914).

Philippe Haudrère

☛ *Alger*, *Boulogne*, Bouvet de Maisonneuve, *Brest*, *Cadix*, Hamelin, *Île de France*

Du Plessix Guillaume, écuyer, sieur de Kerangoff (av. 1589-1604)

Qui dit pirate dit navire dans l'entendement général, homme sans aveu. Il existe cependant au moins une exception avec l'histoire du sieur de Kerangoff. Tout commence avec la nécessaire construction d'une forteresse de mer sur le rocher du Taureau (1540-1552) pour protéger la baie de Morlaix, le commerce de son port et sa base corsaire. Le 6 juillet 1544, le Taureau reçoit une garnison d'une trentaine d'hommes. Bientôt, de nombreuses querelles s'élèvent quant à celui qui détient l'autorité sur le fort édifié aux frais de la ville: le gouverneur de Morlaix? Les juges? Il est décidé que le maire en sera gouverneur l'année de sa charge. Guillaume du Plessix est nommé capitaine en 1593, l'année qui suit son mandat, avec Charles Corre comme lieutenant. Il est un édile municipal, à l'origine procureur de la ville, cité en 1589 comme «maître» de la Chambre de l'*Union*, faisant fonction de jurat lors de la Ligue, dont il est toujours membre en 1592. Selon Daumesnil, la dépense de la garnison, y compris 69 l-t en dîners et un écu au sénéchal pour l'installation du capitaine, augmente en 1594, atteignant plus de 600 l-t, non compris onze barils de poudre. Du Plessix demeure onze ans dans le château, dans des conditions qui le font devenir un pirate aux yeux des habitants. Ce commandement lui a été inconsidérément accordé à vie, en échange de sa neutralité, par le maréchal d'Aumont lors de sa marche sur Morlaix (août 1594). Mais la ville refuse de verser les fonds pour payer la garnison. Profitant de sa formidable position, du Plessix attaque alors les marchands qu'il était censé protéger. Il retient prisonnier le miseur de la ville, venu au château, n'hésitant pas à l'insulter. Il l'oblige à payer ses frais de détention. Le tarif pour deux autres détenus en 1596 est d'environ 14 l-t par mois. En 1597, il fait au moins un enlèvement, quatre autres en 1598. En 1599, du Plessix fait détenir dans une prison d'emprunt à Saint-Brieuc le commissaire Bernard Nouël de Kerdannet, échevin et ex-miseur, qui doit payer 1 175 l-t pour sa libération. Aussi, les miseurs suivants n'osent-ils plus se rendre au château et y envoient des notaires payer les quartiers. Du Plessix exécute les habitants si les quartiers de solde ne lui sont pas payés. Il fait également enlever leurs marchandises; ainsi, 20 ballots de crées de Jean de l'Eau et jusqu'à 1 800 l-t de crées et toiles d'olonne en 1596. En 1597, il vend pour 2 363 l-t 50 sols les vins et huiles composant le chargement du vaisseau la *Magdelaine*. La ville lui reproche enlèvements, extorsions et

rançonnements. Les Morlaisiens s'en plaignent à la Chambre des comptes en lui demandant de réduire les prétentions du capitaine (1598). Mais le Roi est favorable à du Plessix qui a bien été reconnu par son maréchal. Le capitaine réussit même à obtenir des lettres patentes – délivrées de Bouillé, le 16 juin 1596 – qui font monter les appointements de la garnison à 9444 l-t! Le 16 mai 1600, en vertu d'un arrêt du conseil privé du Roi, du Plessix doit rendre un compte à la ville devant Le Lagadec, lieutenant de la cour royale de Saint-Brieuc, retranchant de ce qu'on lui doit le produit de ses rapines. Il compte pour 950 l-t ses frais d'enlèvements. Mais les parties ne peuvent s'accorder (juin 1600). Aussi, pour avoir des revenus réguliers, fait-il prendre la ferme des impôts et billots par son fils, la même année. En 1601, il fait enlever le syndic-miseur en pleine ville. L'affaire est bien portée devant le parlement, mais la place ne peut être forcée et il faut négocier par l'intermédiaire du maréchal de Cossé-Brissac. On décharge du Plessix de toute recherche sur sa gestion passée. Le maire lui verse 21000 l-t en 1604. Du Plessix sort du château le 13 novembre et disparaît. Le 14, les habitants y entrent. C'est seulement en 1661 que le Taureau est confisqué par le Roi, après cent vingt-huit ans d'autorité municipale – si l'on excepte le curieux épisode de du Plessix.

Olivier Corre

☛ *Morlaix*

Dupont Pierre Jean (v. 1735, Louisbourg [Acadie]-1783)

Pierre Jean Dupont est le fils de François et de Perine Desroches, et l'époux de Geneviève Le Tourneur, fille de Pierre, issue d'une famille de Saint-Pierre-et-Miquelon, repliée à Saint-Servan où il demeure. Il est apparenté aux Rosse, également Acadiens. Reçu capitaine à l'amirauté de Saint-Malo, le 22 février 1769, il commande la *Julie* pour Miquelon en 1776, 1777 et 1778. Il entre en course comme capitaine de pavillon en 1779 sur le *Duc de Chartres* (150 tx, 24 canons, capitaine Michel du Laurent-Dugué, armement Dubois de Saint-Malo). Le 4 février 1780, il prend le commandement de ce navire, rentré le 6 avril et reparti le 18 octobre, mais pris le 28 mars 1781. Il a notamment capturé le *Patrick*, le 18 décembre 1780. Des problèmes sont soulevés devant le Conseil des prises pour des rançons déposées à l'amirauté de Morlaix. Le 22 décembre 1781, il commande la *Jeune Olympe* (100 tx), armée par Julien Jean Malo Millet de Saint-Malo, qui quitte Brest le 1er février 1782. Elle fait au moins une prise trois jours plus tard (12271 l-t) et une reprise mais est à son tour capturée par les Anglais. Dupont est conduit à Portsmouth et revient de prison à Saint-Malo, le 8 avril 1782. Le 13 juin, il se rend à Paris pour vaquer à ses affaires. Le 5 octobre 1782, date de la seconde commission en course du navire, il succède à Vaudoré au commandement du *Flesselles* (74 tx, 18 canons, 2 obusiers, 18 pierriers et 90 hommes), toujours dans l'armement Dubois qui l'a acheté au marquis de Pontbriand. Il réalise trois prises, l'*Union*, le *Lark* et la *Britannia* qui représentent une valeur de 241829 l-t. Il quitte Saint-Malo, le 9 décembre 1782, et rentre le 21 janvier 1783 ayant fait quelques prises supplémentaires. Il se noie cette même année en revenant de Miquelon.

Olivier Corre

☛ Dubois, *Morlaix*, *Saint-Malo*

Dupuy-Fromy Jacques (père) (1719-an X) **et François Joseph (fils)** (1761-?)

Dupuy-Fromy est une vieille famille malouine intégrée au commerce au XVIIIe siècle par le biais du capitanat et passée progressivement au négoce.

Dupuy-Fromy Jacques Père (1719-an X) armateur dès 1764, associe à ses affaires son fils aîné François Joseph (né en 1761) dans les années 1780. Spécialisés dans la pêche à destination de Terre-Neuve, ils arment en moyenne une quinzaine de

morutiers par an de 1785 à 1792, représentant cent dix-huit campagnes. Très actifs, les sources identifient plus de cent soixante armements sous la raison sociale Dupuy-Fromy & fils, de 1785 à l'an VIII. La guerre et l'interruption des trafics les contraignent à modifier leur stratégie et à convertir leurs navires de pêche en navires de course. Ils réalisent quatre armements corsaires de 1793 à 1808, qui témoignent de l'évolution de la maison de commerce et des difficultés inhérentes à ce type de spéculation. La *Jeune Émilie* est armée un mois à peine après l'annonce de l'entrée en guerre contre l'Angleterre, en mars 1793. Ce corsaire est un brick de 60 tx armé de 8 canons de 3 livres, 30 fusils, 24 pistolets, 30 sabres et 12 haches. Expérimenté, le patriarche en assure le commandement avec 60 membres d'équipage à son bord. Quatre prises sont faites pendant la campagne : le *Vryhed* (hollandais) de 450 tx chargé de sucre, de café et de cuir ; le *Colombus* (anglais) de 115 tx armé pour la pêche à la baleine comprenant une cargaison de peaux de loups marins ; la *Pétion*, reprise d'un navire français et la *Providence* (anglais) en provenance de Lisbonne chargé d'oranges et de citrons. Mais les prises ennemies ne sont pas gage de rentabilité et si les sources sont muettes sur l'issue financière de cette première tentative, on peut douter de son total succès car l'expérience ne sera pas renouvelée de sitôt. Les sources mentionnent une seconde campagne du même navire en l'an V (1796-1797) avec Antoine Bedel à la barre, sans autre précision.

Un troisième armement est lancé en nivôse an VI (décembre 1797 – janvier 1798) par les mêmes. Il s'agit du *César* de 153 tx qui fait deux prises, le *Saint-Georges* et le *Honckun Sniby*. Mais la première est rapidement invalidée par le Tribunal de commerce de Saint-Malo (pour non-respect de la procédure d'arrestation ou absence de pavillon ennemi ?). Cette campagne se révèle au final un désastre financier, une perte sèche pour les actionnaires s'élevant à plus de 60 000 fr. Dupuy-Fromy père décède en l'an X (1801-1802), laissant à sa veuve et à ses fils la direction de l'entreprise familiale. Le dernier armement a lieu en 1808 sous l'autorité conjointe de la veuve Dupuy-Fromy, des trois fils, François Joseph Aîné, Jacques Joseph (né en 1762) et Pierre (né en 1769) et des frères Despecher, armateurs malouins. La *Valeur* de 80 tx est munie de 4 canons de 12 livres et 135 hommes d'équipage. Le navire appareille en décembre 1808 sous le commandement de Jean Honoré Daguenet et fait rapidement deux prises sous forme de rançons : le *Norfolk* (anglais) et la *Christiana Elisabeth* (suédois) sont arraisonnés en janvier 1809 et libérés respectivement contre une somme de 24 000 fr. et 21 700 fr. Pour autant, et en dépit d'un effort délibéré pour minimiser les risques sur mer, cette dernière campagne n'est pas plus fructueuse que les précédentes. En 1810, la rançon du *Norfolk* demeure toujours impayée et la liquidation générale et provisoire de la course fait état d'une perte de 132 363 fr. sur le capital de l'entreprise. Les quatre armements en course réalisés par la société de commerce Dupuy-Fromy sous la Révolution et l'Empire s'avèrent donc des échecs patents et témoignent de la versatilité d'une activité de substitution. Ces revers financiers n'entament pas la détermination de la fratrie qui reprend dès 1814 ses armements au cabotage, puis deux ans plus tard à destination de Terre-Neuve. Les fils Dupuy-Fromy reviennent aux fondamentaux, l'armement morutier qui a fait en son temps la richesse et la réputation de la maison de négoce.

Karine Audran

☛ *LISBONNE*, *SAINT-MALO*, PAVILLONS CORSAIRES ET PIRATES

DUQUESNE ABRAHAM I (v. 1570-1635) et ABRAHAM II (v.1608-1688)

Cette famille de Normands a donné plusieurs officiers de marine sous l'Ancien Régime, le plus célèbre étant Abraham II Duquesne. Ce que l'on sait moins c'est que cette famille a exercé des activités dans la course parfois à la limite de la piraterie.

Abraham Ier apparaît à Dieppe vers 1607 comme marchand. En 1610, il arme un navire au com-

merce à destination de l'Amérique du Sud. Le capitaine de ce navire voyant, au large du Brésil, une caraque portugaise lourdement chargée n'hésite pas à s'en emparer. Après plusieurs péripéties judiciaires et diplomatiques, cette prise est considérée comme bonne par l'Amiral de France et il fort possible qu'Abraham Duquesne ait fait un bénéfice. Par la suite, Abraham Ier poursuit ses armements à destination de l'Amérique et notamment du Québec. Avec deux autres marchands il arme, en 1617, trois vaisseaux à destination des Indes orientales. Toutefois, les actions de piraterie menées par l'un de ses capitaines, Nicolas Lebon, au large de l'Afrique, valent aux armateurs de sérieux ennuis avec la justice. Abraham Duquesne s'associe alors, en 1619, avec Augustin Beaulieu de retour de son voyage aux Indes orientales. L'armement de trois navires destinés justement à cette contrée. Beaulieu embarque avec lui les deux fils aînés d'Abraham I Duquesne : Jacob et Abraham II. Cette expédition est un semi-échec du fait de l'opposition des Hollandais. Un seul navire rentre. En 1622 et 1623, Abraham Ier arme d'autres navires à destination, semble-t-il de la Baltique. En 1626, il est nommé capitaine de vaisseau du Roi. Le 5 juillet 1627 il obtient une commission pour armer en guerre contre les Anglais une patache de 70 tx, le *Petit Saint André*. Avec ce navire, à bord duquel se trouve son fil Abraham II, il capture le 9 août un navire marchand hollandais dont il obtient un jugement favorable après un long procès. Ce qui ressemble à un acte de piraterie se renouvelle en 1628 lorsqu'il capture deux navires bretons. Cette fois-ci, Abraham Ier est condamné. Par la suite, entre 1628 et 1632, il continue ses armements en course capturant au moins un navire espagnol. En 1634, en mission en Suède, il en revient l'année d'après avec des navires pour le roi de France. Il meurt dans un combat contre les Dunkerquois.

Abraham II commence donc sa carrière maritime sous Augustin Beaulieu en 1619. En 1635, il sert le roi de France avec son frère Jacob. Abraham II fait une longue carrière dans la marine royale française jusqu'à devenir lieutenant-général des armées navales, le 12 novembre 1669. Ses deux autres frères Jacob et Étienne servent aussi le Roi et accèdent au grade de capitaine de vaisseau. Cette carrière ne tient pas compte du service de ces trois Duquesne dans la marine suédoise, notamment entre 1644 et 1646, ni de leur participation à la course. Abraham II arme, entre 1648 et 1653, plusieurs navires dont il confie le commandement à ses frères cadets. Ainsi, en 1651, le hollandais la *Sainte-Marie de Hambourg* – maître Henri Broucqman – est capturé. De bonne prise, à l'exception d'une partie de la cargaison. Les discussions traînent en longueur mais finalement, Duquesne reçoit, contre restitution du navire et de « toutes les laines, indigo, cochenille & eaux-de-vie déchargées au Havre » la somme de 54 000 l-t. Jean Du Casse rapporte, dans son *Histoire de la Guinée*, qu'en 1648 Étienne Duquesne croise sous commission portugaise au large de l'Afrique et s'empare, sur les Hollandais, du fort de Gorée qu'il détruit. Une autre source situe l'événement vers 1659-1660 sous la direction de Jacques ou Jacob Duquesne. En février 1660, Toussaint Le Sage, avec trois corsaires zélandais de la *West Indische Compagnie* ou *WIC*, rencontre le corsaire français le *Neptune* dirigé par Jacques (sic) Duquesne. Celui-ci dispose d'une commission de course suédoise avec laquelle il s'est emparé du fort de Goere – Gorée signifiant « bonne rade » – en Afrique ainsi que du navire de la *WIC De Vrede* de la Chambre de Groningen. Il s'en retourne avec le butin pour Brest. Près des Açores, il rencontre les corsaires zélandais et, après une chasse de quatre jours, il engage le combat au cours duquel Duquesne est tué avec un tiers de son équipage. Deux autres corsaires zélandais, Jan Crijnssen sur le *Het Fortuin* et Evert Langers sur le *Het Constantijn* reprennent Goere ainsi que deux navires de la *WIC* qui avaient été capturés auparavant par ledit Duquesne. Il est signalé que l'équipage de Duquesne comportait des Bretons.

Abraham II, quant à lui, participe au cours de la décennie 1650 à plusieurs armements

notamment avec Fouquet. Ainsi, il projette, en 1659, pour se venger des Espagnols, d'envoyer une escadre de cinq navires attaquer les installations en Amérique du Sud. Ce projet échoue avec les discussions puis la signature de la paix des Pyrénées en cette même année 1659. La documentation diplomatique et notariée, qui nous permet de saisir une part de cette activité corsaire, signale qu'en 1649, les navires des capitaines hollandais Corneille Jansen et Clas Cat comme celui du capitaine Hendrick Broucqueman, en 1651, ont été pris par Duquesne; en 1653, quatre autres navires hollandais connaissent le même sort.

Roberto Barazzutti

☛ BEAULIEU, DU CASSE, *WIC*

DUTERTRE JEAN-MARIE (14 novembre 1768, Port-Louis [Morbihan]-mars 1811)

Jean-Marie Dutertre est officier au commerce quand il arrive à l'Île de France sur la *Ville de Bordeaux* en juin 1793. Il embarque peu après comme premier lieutenant sur le *Volcan de Mascarin*, armé à Saint-Paul de Bourbon et commandé par Ripaud de Montaudevert, avec lequel il fait trois prises entre le 5 septembre 1793 et le 28 février 1794. Il est ensuite premier lieutenant sur la *Revanche*, puis second sur le *Modeste* (sous les ordres du capitaine Claude Deschiens), et prend le commandement après le décès de celui-ci en août 1796, avant de revenir au Port-Louis de l'Île de France en juin 1797. Il appareille en juillet 1798, capitaine de l'*Heureux*, et fait au moins une prise sur la côte du Malabar, avant de rentrer à la fin de mars 1799. Puis il prend le commandement du *Malartic*, de 12 canons et d'une centaine d'hommes avec lesquels il se distingue depuis août 1799 jusqu'à juin 1800. Dans le golfe du Bengale, il capture successivement une galiote anglaise, la *Surprise*, deux vaisseaux de la Compagnie des Indes, le *Princess Royal* de 24 canons – avec 47 000 piastres – et le *Thomas* de 30 canons, avec chacun 250 hommes d'équipage, deux bâtiments du commerce britannique d'Inde en Inde, puis enfin deux autres navires de la Compagnie des Indes, le *Marquis de Wellesley* et le *Governor North*. Toujours avec le *Malartic*, au cours d'une seconde croisière, commencée en juillet 1800, il fait quatre prises sur la côte Coromandel, mais il est capturé au début de 1801 par le *Phoenix*, puis emmené prisonnier en Angleterre, où il demeure jusqu'à la paix d'Amiens. Revenu à l'Île de France en mars 1802, il fait de nouvelles campagnes de course dès la reprise des hostilités, avec le *X*, puis le *Gobe-Mouches*. En novembre 1803, Decaen, qui l'apprécie – c'est « un vrai loup de mer », écrit-il – lui donne le commandement du chasse-marée *Passe-Partout*, chargé de porter sur la côte du Malabar deux officiers de la garnison de l'Île de France qui doivent entrer en contact avec Perron, chef d'un parti de Mahrattes. Il dépose ses passagers, puis entreprend une croisière, mais il est rapidement capturé par la frégate de guerre *San Fiorenzo*. Gravement blessé au cours du combat, il est soigné, puis embarqué prisonnier pour l'Angleterre. À l'escale de Sainte-Hélène, il parvient à gagner un navire neutre qui le recueille comme « épave » et avec lequel il rejoint l'île de France. Decaen le nomme, en janvier 1806, enseigne à titre provisoire sur la *Sémillante*, puis en mars de la même année lieutenant sur la *Piémontaise* de 46 canons et 240 hommes, commandée par Epron. Celle-ci appareille, à la fin de 1807, pour une croisière au voisinage de Ceylan et prend le *Warren Hastings*, vaisseau de la Compagnie des Indes, ainsi que d'autres bâtiments britanniques, tous conduits au Port-Louis, mais, en mars 1808, la frégate de guerre est capturée par le *San Fiorenzo* après un combat héroïque, marqué par l'échec d'une tentative d'abordage. Fait prisonnier, embarqué sur un navire parlementaire, il tombe à la mer et se noie en mars 1811, laissant une veuve et un fils installés au Port-Louis de l'île Maurice.

Philippe Haudrère

☛ DECAEN, *CÔTE DU MALABAR*, *ÎLE DE FRANCE*, RIPAUD DE MONTAUDEVERT

E

Elbe (île) et Portoferraio : voir ***Santo Stefano***

Égron Pierre dit *capitaine Amelin*
(v. 1664, Abbeville-26 mars 1696, Saint-Thomas)

Pour connaître la véritable identité du capitaine Amelin, il faut attendre les aveux d'un repenti, le chirurgien Samuel Beloth, en avril 1684, à Paramaribo, devant le gouverneur de la Guyane hollandaise Van Sommelsdick. Amelin s'appellerait en réalité Pierre Égron et serait né à Abbeville vers 1664. Après le départ de gré ou de force du capitaine Grénezé (Tocard), il prend le commandement de la très compromettante frégate du Roi la *Trompeuse* en se faisant appeler Jean Amelin. Et malheur à celui qui cherche à en savoir davantage. Il commet plusieurs actes de piraterie contre les Anglais et les Hollandais. Le gouverneur de la Jamaïque parle de seize ou dix-huit prises. Surpris dans sa tanière à Jacmel en janvier 1683, il échappe de justesse à la frégate *HMS Guernsey*. De la côte de Saint-Domingue, les pirates décident alors de faire voile dans le golfe de Guinée où ils enlèvent, aux dires de Samuel Beloth, quelques « vingt-trois bâtiments grands et petits », victimes le plus souvent trompées par la belle apparence de la frégate qui arbore pavillon royal. La chance tourne vite. Trois jours après son retour d'Afrique, la *Trompeuse* est brûlée dans la rade de Saint-Thomas par le capitaine Charles Carlisle sur la frégate royale le *Francis* (nuit du 9 au 10 août 1683). Grâce à la complicité du gouverneur danois Adolph Esmit, Amelin, qui a pu écouler son butin, échappe aux Anglais sur la *Resolution*, prise faite sur la côte de Guinée dont le commandement avait été donné à Thomas Morgan. Il gagne le Brésil. C'est là que commence son journal (8 septembre 1683), à l'île de Sainte-Anne. Il tente de passer dans la mer du Sud mais la saison est défavorable pour franchir le détroit de Magellan (décembre 1683). Rebroussant chemin, Égron fait escale à Cayenne où une vingtaine de pirates s'installent dans la colonie. Parmi eux, figure le fils de Pierre Pain dont le rôle dans le détournement de la frégate du Roi reste bien énigmatique. L'Abbevillois laisse entre les mains de M. de Ferrolles, lieutenant du Roi, un journal de sa navigation au détroit de Magellan (probablement rédigé par Pierre Pain). Il s'installe quant à lui à Saint-Thomas, reprenant son vrai nom. Il y épouse Barbara Rambert dont il aura deux filles. Le 5 avril 1690, il est nommé sergent dans la milice locale. À sa mort, il laisse à sa veuve une très belle cacaoyère.

Jacques Gasser

☛ Tocard, Pain, Pavillons corsaires et pirates

El-Hâj Candîl Mohammed raïs
(v. 1650-ap. 1713)

Ce renégat d'origine française, envoyé à trois reprises aux galères, connaît un destin assez

mouvementé. Son nom apparaît pour la première fois en août 1671. Il commande alors une frégate de construction locale, armée de 6 pièces de canons, 6 pierriers et 120 hommes d'équipage. Il figure sur la liste des corsaires marocains, pris par Jean Bart au mois de juillet 1681 et envoyés aux galères. La date de sa libération n'est pas connue. Son père devient le patron de Pierre Duval, commandant de la *Marie-Françoise*, interceptée le 28 février 1686 par le corsaire algérien 'Alî al-Bustanji.

Capturé peu de temps après par une frégate française, le raïs Candîl est à nouveau envoyé aux galères jusqu'au 2 septembre 1688, lorsque Seignelay consent à son échange contre Pierre Duval, captif à Salé. Le raïs salétin ne tarde pas à reprendre ses anciennes activités dans son champ d'opération préféré, la Méditerranée. Il réapparaît en 1695, commandant un navire de 79 hommes d'équipage, appartenant au sultan du Maroc Moulay Ismâ'îl (1672-1727) et dont l'objectif est la capture des navires français transporteurs de grains. Mais, le 12 mai, à la suite de deux jours de combat, son navire est de nouveau arraisonné à la hauteur de Minorque par un vaisseau marseillais, le *Glorieux Saint-Joseph*, commandé par le capitaine de Montauzin. Il retrouve la chiourme des galères mais pour peu de temps car dès le mois de décembre il est échangé contre Marie Bonnin, captive à Meknès. Cette mise en liberté indigne le consul de la nation française à Salé, Jean-Baptiste Estelle, qui l'exprime en ces termes, dans une lettre en date du 2 avril 1696, auprès de Pontchartrain : « Il est d'une grosse consequence de donner un raïs d'un vaisseau pour un simple matelot, comme il est vrai en dernier lieu de Meise avec Simon Dupont […] ; Candil est un brave matelot et à pouvoire estre employé à bien des choses à la marine pour le service de Sa Majesté ».

Candil poursuit ses activités jusqu'en 1713, puisque son nom figure sur une liste des corsaires marocains en activité au mois d'avril de la même année. Il commande alors un navire armé de 20 pièces de canons, 14 pierriers et ayant 100 hommes à bord. On ignore tout de la fin de ce corsaire.

Léila Maziane

☛ BART, PONTCHARTRAIN, *SALÉ*, SEIGNELAY

ENGLAND EDWARD (?-1720 ou 1721)

Les archives révèlent Edward England au moment où, second sur un sloop, celui-ci est capturé par Winter, durant une traversée entre la Jamaïque et New Providence. Il est suffisamment apprécié des pirates pour commander bientôt un sloop armé en guerre. Il bénéficie comme beaucoup de l'amnistie portée par Woodes Rogers et navigue alors en Afrique où il prend le négrier la *Cadogan*. Son capitaine, Skinner, est torturé à mort par l'équipage qui lui reproche son comportement violent. Quant au navire, England le donne à Howell Davis, le second avec ordre de le mener au Brésil. Il s'empare ensuite de la *Perle*, baptisée le *Royal James*, et l'échange contre son propre navire. À bord, John Taylor qui suit les pirates et aura longtemps la confiance de England. Le *Royal James* porte 26 canons et 4 pierriers, l'équipage est évalué à 180 hommes. L'année suivante, en 1719, il est de retour en Afrique et, à la hauteur de la rivière de Gambie et Cape Coast, près de La Mina, il se saisit de dix navires dont le plus gros est le *Bentworth* de Bristol, de 12 canons et 30 hommes. Trois ne sont que pillés, quatre sont détruits par le feu tandis que le *Mercure*, renommé la *Queen Anne's Revenge*, et l'*Elizabeth et Catherine*, rebaptisé le *Roi volant*, sont armés par son équipage. Le dernier est cédé à Robert Sample qui mène les deux prises aux Antilles. England prend encore deux navires : le *Galley Petersborough* est conservé et le *Victory* est relâché. Le *Ouidah* et le *John* ne lui échappent qu'en allant se mettre sous la protection des canons du fort de Cape Coast. Faisant route vers l'ouest, il rencontre le capitaine Olivier Levasseur alias La Buse. Par la suite, England carène ses navires. Le *Petersborough* devient le *Victory* de 26 canons. Une escale qui donne lieu

à des exactions dont sont victimes les indigènes. Au début de 1720, England pénètre dans l'océan Indien. Des côtes malgaches, il gagne celles de Malabar où plusieurs navires indiens sont capturés ainsi qu'un hollandais de 24 canons – il reçoit le nom de *Fancy* – qui renforce la petite escadre. Sur la route de retour, de conserve avec John Taylor sur le *Fancy*, ils secourent le capitaine La Buse à Mayotte avant de rencontrer deux navires britanniques et un *indiaman* ostendais dans la rade d'Anjouan, le 27 août 1720. L'un des anglais, la *Cassandra*, se défend avec d'autant plus de vigueur que ces vaisseaux de l'*EIC* avaient pour but de combattre les forbans. Ces derniers sont obligés d'abandonner le *Fancy* qui a subi de lourdes pertes contre la *Cassandra*. L'autre anglais, le *Greenwich* et l'Ostendais ont réussi à fuir. Mais en cédant en contrepartie le *Fancy* à James Macrae, le capitaine prisonnier qui file à Bombay et sera plus tard nommé gouverneur de Madras en récompense de son action, England est vivement critiqué par plusieurs membres de son équipage qui l'abandonnent avec trois de ses fidèles à l'Île de France, donnant le commandement de la *Cassandra*, navire tout neuf de 380 tx, au capitaine John Taylor, La Buse prenant celui du *Victory*.

England réussit à construire un esquif, de quoi gagner la baie Saint-Augustin à Madagascar. Il semble que le pirate ait survécu quelque temps grâce au soutien de ceux qui se trouvaient à ses côtés avant de mourir à la fin de 1720 ou au début de 1721. Bien que décrit comme porteur d'une belle paire de moustaches, d'une jambe de bois et de pistolets, de quoi inspirer Stevenson pour Long John Silver, England laisse le souvenir, en plus d'être l'auteur d'une cinquantaine de prises, d'un certain humanisme du moins autant que l'autorisaient ses activités.

Philippe Hrodej

☛ *Côte du Malabar*, *Île de France*, Davis, La Buse, *New Providence*, Rogers, *Madagascar*

ÉPRON LOUIS-JACQUES, DIT *ÉPRON DE LA HORIE* (1768, Granville-1841, Saint-Nicolas-près-Granville)

Fils du constructeur de navires Jacques Épron, formé à la dure école des terre-neuvas, Louis-Jacques sert pendant la guerre d'Amérique sur la « corvette du Roi » le *Pilote des Indes* commandé par François-Thomas Le Tourneur. À la paix, il retourne à la grande pêche jusqu'en 1793. Il est second capitaine sur le corsaire l'*Égalité*, armé à Saint-Malo en avril 1793, mais est capturé par le *HMS Hind* (*Her Majesty's Ship Hind*) après seulement quelques jours de campagne ; il est retenu prisonnier plus d'un an. À sa libération, en juillet 1794, il sert comme enseigne de vaisseau dans la marine républicaine sur différentes corvettes en Manche. Son premier exploit est de s'emparer avec une simple péniche et douze hommes de cinq bâtiments anglais dont un à l'abordage, près des îles Anglo-Normandes, en mars 1796. Ceci lui vaut une promotion comme lieutenant de vaisseau et le commandement du brick le *Souffleur* appartenant à l'escadre de Brest. Envoyé pour des missions de course, il s'empare de sept bâtiments dont un corsaire (1801). À la rupture de la paix d'Amiens, avec pour toute force quatre petits bâtiments de pêche de Granville, il capture le brick corsaire *Grapper*, faisant 50 prisonniers. Il reçoit alors le commandement de la frégate de l'État la *Piémontaise* (40 canons) avec mission de mener la guerre au commerce anglais dans l'océan Indien. Dès sa première campagne, en 1806, il s'empare de deux *indiamen*, le *Warren Hasting* de 50 canons après 4 heures de combat et fait, quelques mois plus tard, trois prises, le *Fame*, ainsi que du trois-mâts *Atomany* et d'un brick. Capitaine de vaisseau en 1807, il effectue une seconde campagne. Après avoir saisi trois bâtiments de commerce armés, il attaque un convoi de quatre *indiamen* mais il est pourchassé par la frégate *HMS San Fiorenzo* (38 canons). Après trois journées de combat entrecoupées de chasses, la *Piémontaise*, à cours de munition et démâtée, doit amener alors que les deux tiers

de son équipage sont hors de combat (48 morts et 112 blessés). Libéré un an plus tard, Épron commande divers vaisseaux de ligne jusqu'à la fin de l'Empire. En retraite en 1817, il est promu contre-Amiral à titre honoraire.

Même s'il n'a été corsaire pour des armateurs privés que bien peu de temps en 1793, ayant fait ensuite une carrière d'officier dans la marine de l'État, cet excellent marin, formé au combat par Le Tourneur – trois ans sur *le Pilote des Indes* – fait montre, lors de plusieurs actions, d'éclat, d'audace et de méthodes de combat typiques des corsaires. Selon certains chroniqueurs anglais, il n'aurait pas non plus rechigné à accorder à son équipage, comme un corsaire, la « part du diable », c'est-à-dire une heure de pillage notamment lors de la prise du *Warren Hastings*. Cette affirmation doit toutefois être considérée avec réserve, William James évoquant systématiquement le mauvais traitement des prisonniers et le pillage auquel se seraient livrés les marins français chaque fois qu'ils ont été vainqueurs sous la Révolution et l'Empire – ce qui était somme toute assez rare. Épron est autorisé en 1817 à ajouter « de la Horie » à son nom pour le distinguer de son frère aîné Jacques (1766-1837) qui avait commandé l'*Argonaute* à Trafalgar, et qui est autorisé au même moment à ajouter « Desjardins » à son nom. Il fallait bien distinguer les deux capitaines de vaisseau puis les deux contre-amiraux à titre honoraire. La Horie est le nom du quartier de Saint-Nicolas-près-Granville où il réside. Louis-Jacques Épron avait épousé en premières noces Rosalie Lucas-Desaulnais. Veuf, il se remarie avec Élise Ducampe de Rosamel – sœur de l'Amiral du même nom – en 1817. Il décède en 1841 à Saint-Nicolas-près-Granville, commune dont il fut maire, incorporée depuis le milieu du XIXe siècle à Granville.

André Di Ré

☛ *Îles Anglo-Normandes*, *Brest*, *Granville*, Le Tourneur, *Saint-Malo*

États-Unis et la course étatsunienne

Le cas américain est particulier dans le paysage de la course. Ses conditions générales sont à rechercher d'abord dans l'importance du trafic marchand des colonies britanniques en Amérique du Nord, avec les Antilles comme avec leur métropole européenne. Des atouts particuliers existent dans ce territoire : la grande quantité de bois pour la construction navale, notamment de pins et, sur le plan humain, un réservoir de marins nécessairement expérimentés. Par ailleurs, durant les deux guerres de 1776-1783 et 1812-1815, l'appareil naval des États-Unis apparaît très en retrait, eu égard à l'importance de leur flotte marchande, face à la *Royal Navy*. Maclay indique pour 1776, 31 unités continentales armées de 586 canons pour 136 corsaires armés eux de 1 360 pièces. La course est dès lors le seul moyen pour le gouvernement américain d'exister sur mer. Enfin, les armateurs et équipages américains ne pouvant plus, sans danger considérable, continuer leurs activités commerciales, réorientent leurs unités les plus aptes vers la course, le premier rang tenu par le pavillon marchand britannique multipliant les occasions de prises.

Dès le début de la Révolution américaine, les autorités de plusieurs États – Massachusetts, Maryland et New York – organisent leur propre marine et accordent des commissions en course, bientôt suivis par la Pennsylvanie, le New Jersey et le New Hampshire. La course américaine présente d'ailleurs pour les deux guerres une certaine constance, outre l'ennemi qui reste l'ancienne puissance coloniale : les bases corsaires demeurent les mêmes – Philadelphie, Boston, New York, Charleston, Salem et Baltimore – ; il en va de même pour les capitaines, à l'image de Boyle ou Barney.

La *Navy* est en grande infériorité numérique tout au long de ces deux conflits. En 1777, elle compte seulement 34 unités. Chaque État déploie également ses propres navires mais il s'agit le plus souvent d'unités côtières légères ou de forceurs de blocus. Seuls la Caroline du Sud,

le Connecticut et le Massachusetts conduisent de réelles opérations en haute mer. L'usage de lettres de marque est alors une nécessité. Plus de 400 sont délivrées par la jeune Nation. Les corsaires sont au total 1 151, selon Maclay : 307 du Massachussetts ; 283 de Pennsylvanie ; 169 du Maryland ; 142 du Connecticut ; 78 du New Hampshire ; 44 de Virginie. Ils sont donc essentiellement nordistes. Avec le temps, leur nombre croît mais irrégulièrement : 136 en 1776 ; 73 en 1777 ; 115 en 1778 ; 167 en 1779 ; 228 en 1780 ; 449 en 1781 et 323 en 1782.

Les capitaines américains se rendent jusqu'en Europe pour combattre. L'Écossais Paul Jones, en compagnie du Français naturalisé Américain, Pierre Landais, participe à l'armement d'une escadre corsaire américaine depuis Lorient. Il fait deux croisières contre les îles Britanniques. Le port de Dunkerque, toujours réputé franc, sert de base outremer pour les armements commandés par Benjamin Franklin à Charles et Jean-François Torris. Sur ces unités, servent de nombreux capitaines irlandais, anciens smoggleurs, ou jacobites, à l'image de Fall, Macatter ou Ryan, qui commandent des équipages cosmopolites.

En Amérique, la plupart des corsaires américains opèrent depuis Philadelphie, le plus grand port à l'époque coloniale. Ainsi, le *Dispatch* aurait appareillé sans armes, en 1776, tant il est pressé de capturer un ennemi. Après quelques jours, il expédie sa première prise en France.

Baltimore est un autre port corsaire, où les chantiers navals convertissent les navires marchands pour les besoins de la course. Ils créent, en particulier les fameuses goélettes de Baltimore (*schooners*). Elles font de ce port la première base corsaire américaine. Les corsaires capturent des dizaines de navires britanniques et fournissent à l'Armée continentale leurs mousquets et de la poudre. Les marins ne reçoivent que le produit des prises selon le système du *no prey no pay*. Le rapport de certaines courses est donné comme considérable. L'*America* – 350 tx, 20 canons et 120 hommes – prend quatorze prises et offre à ses actionnaires un bénéfice de 600 000 $. Une seule course du *Rattelsnake* rapporte plus d'un million de $. Le corsaire le plus heureux est le brick *Yankee* de Bristol, dans le Rhode Island, dont les quatorze prises valent plus de 3 millions de $. L'échec des autres n'en est que plus patent : le naufrage du *Dash* lors d'une tempête au large des côtes du Maine fait naître la légende d'un vaisseau fantôme. Les forces américaines, navales et corsaires, capturent 800 unités britanniques pour 23 880 000 de $ et 16 000 prisonniers. Au total, la course américaine aurait rapporté – prises et cargaisons – 18 millions de $ contre moins de 6 millions pour les croiseurs du gouvernement. Les corsaires font 343 prises connues, sans préjuger des dossiers perdus. Cette activité corsaire a pour conséquence économique la multiplication par six du prix des assurances maritimes anglaises pour les marchands navigants sans protection.

Les relations difficiles avec la France du Directoire amènent les États-Unis à rétablir une Marine de 12 bâtiments en 1798. Le tournant du siècle est, par ailleurs, marqué par une recrudescence de la piraterie, en particulier française, contre les marchands américains se rendant aux Antilles, à Saint-Domingue, après 1799. La Quasi guerre ou « guerre des pirates » de novembre 1798, voit les neuf frégates et cinq autres unités de la *Navy* épaulées par 365 corsaires, c'est-à-dire des navires de commerce des ports de la côte atlantique armés pour contourner le blocus français d'Haïti. Dans les faits, les marchands américains utilisent surtout leurs lettres de marque pour se défendre. Les combats prennent fin à l'époque de la vente par la France de la Louisiane, en 1803, le Consulat signant en même temps une *Réparation aux dégâts des pirates français* – soit 20 millions de fr. – point final à la *Convention de Mortefontaine* qui avait mis fin à la guerre trois ans plus tôt.

Le second conflit ouvert auquel est confronté le jeune État constitue, d'une certaine manière, la seconde partie de la guerre d'Indépendance. Le commerce océanique des États-Unis est alors le deuxième derrière celui des Britanniques. Le

tonnage de la flotte marchande des États-Unis – environ 1 000 unités – atteint près d'un million de tonneaux en 1810 ; les chantiers navals lancent environ 250 navires marchands par an. Les exportations dépassent 100 millions de $ en 1807, premiers exportateurs vers l'Europe de fourrures, tabacs et cotons et, dans une moindre mesure de sucre et d'indigo. Aussi, le blocus britannique, les salaires plus élevés payés aux marins même britanniques par les armateurs américains et son corollaire, la rafle de 6 000 marins par la *Royal Navy* sur des navires américains, joints à des conflits politiques internes, débouchent sur la « guerre de M. Madison » (4 juin 1812) qui se déroule alors que les îles Britanniques continuent à mener la lutte contre Napoléon en Europe et ont décidé d'arrêter d'entraver le commerce américain ! Les conditions navales n'ayant que peu évolué, les corsaires américains jouent également un rôle de premier plan, à l'image à nouveau de Boyle ou de Barney. Si l'*US Navy* dispose depuis 1797 des formidables frégates de 52 canons du type *USS Constitution*, elle ne compte que 23 unités pour 556 canons contre 160 vaisseaux et 200 frégates britanniques. Selon une autre source, en 1812, elles sont 7 frégates américaines pour 260 canons, 8 corvettes et une douzaine d'unités plus petites, et deux frégates en construction. Deux mois après le déclenchement de la guerre de 1812, 150 corsaires ont pris la mer. Durant le conflit, les 515 corsaires américains armés de 2 893 canons prennent 1 345 navires britanniques et font 20 000 à 30 000 prisonniers. Leurs commissions sont attribuées par le Massachusetts (115), le Maryland (112), New York (102), la Pensylvanie (31) et de 16 à 7 pour les autres États. Le préjudice est estimé entre 45,6 et 49 millions de $. En comparaison, la marine de guerre américaine ne capture que 254 ennemis pour 6,6 millions de $. Les conséquences économiques se font sentir pour la flotte marchande britannique. Le tarif des assurances pour ceux qui naviguent en mer d'Irlande augmente à 13 %. Curieusement, le blocus naval britannique (4 avril 1812) n'est pas très efficace, s'il immobilise la marine de guerre américaine, il ne peut empêcher les sorties des corsaires ou des contrebandiers. La défaite de Napoléon accroît néanmoins la pression sur l'Amérique. Il faut encore évoquer l'un des derniers corsaires américains et des plus mystérieux. Qualifié de pirate bien qu'il navigue sous lettre de marque de Carthagène du Nouveau Monde, en lutte contre l'Espagne, Jean Laffitte prend une part décisive lors de la bataille de la Nouvelle-Orléans (1815). Cette guerre est la dernière où les États-Unis affrontent le Royaume-Uni par le biais de la course.

Au XIX[e] siècle, cependant, des corsaires réapparaissent à l'occasion de guerres civiles ou régionales. Durant la guerre d'Indépendance du Texas, le 31 octobre 1835, la *Consultation* autorise les maîtres de navires à opérer comme corsaires sous le pavillon du Mexique fédéraliste ! H. Walker commande ainsi la goélette corsaire l'*Invincible.* Elle croise un bâtiment français dont le commandant ne considère pas qu'une nouvelle nation puisse exister sans qu'il le sache et, ne reconnaissant pas le pavillon texan, la considère comme pirate.

Lorsqu'éclate la guerre de Sécession, le commerce maritime américain est le second au monde, mais moins de 10 % relève des États sécessionnistes. Si le blocus nordiste n'offre pas de possibilité d'action aux corsaires de ces États, le Sud, dépourvu des chantiers navals militaires du Nord, recourt à la course. Le 17 avril 1861, le président Jefferson Davis annonce qu'il publiera des lettres de marque pour « brûler, couler et détruire » le commerce des États nordistes. Fin mai, une vingtaine de prises sont conduites à La Nouvelle-Orléans pour y être vendues. Les navires corsaires sont petits : anciens négriers, goélettes de pêche ou des douanes. Ainsi, le *Jeff Davis,* qui coule sur les côtes de Floride après une croisière devant la Nouvelle-Angleterre, la goélette *Beauregard* de Charleston capturée par les *Yankees*, le pilote *Savannah* conduit à New York, etc. Le plus célèbre reste le *Petrel*, un ancien cotre des douanes, coulé par la frégate *St. Lawrence.* Les *commerces destroyers* de

la Confédération – *CSS Sumter*, *CSS Florida*, *CSS Alabama*, *CSS Rappahannock* ou *CSS Shenandoah* – sont d'un autre calibre. En effet, si cette guerre civile ne voit pas, comme l'espérait le Sud, un engagement clair en sa faveur de la part de la France et du Royaume-Uni – ce dernier laisse construire dans le chantier naval *John Laird and Sons* de Birkenhead le « futur » navire confédéré *CSS Alabama* (1862). Cette péripétie déclenche une campagne de protestations tant aux États-Unis qu'au Parlement de Londres ou dans la presse du royaume. Ce sloop à propulsion mixte sert comme corsaire, durant deux ans, grâce à des armateurs de Liverpool liés à la Confédération. Sous les ordres du capitaine R. Semmes, il détruit 65 navires ennemis pour 6 millions de $, en particulier la canonnière à vapeur *USS Hatteras.* Il est finalement coulé, le 18 juin 1864, au large de Cherbourg, par le sloop nordiste *USS Kearsarge.* D'autres corsaires sudistes opèrent, qui valent à Londres, après les hostilités, une action en justice de Washington dite *Réclamations de l'Alabama.*

Au total, le rôle joué par la course dans l'Histoire des États-Unis, durant la guerre d'Indépendance comme au cours de celle de 1812, apparaît comme déterminant mais atypique. La course supplée la faiblesse de la flotte de guerre de la jeune République et amoindrit le commerce britannique en menant une guerre économique contre cette puissance. Par la suite et comme ailleurs, cette forme de guerre navale décline avec l'âge industriel. Il faut enfin noter que les États-Unis, comme l'Espagne, n'ayant pas signé le *Traité de Paris* de 1856 interdisant la pratique de la course, celle-ci demeure légale, en dépit d'inflexions diplomatiques ultérieures (1899). La base juridique en est la *Constitution* qui, dans la section VIII de son article 1er, conserve au Congrès le droit de « déclarer la guerre, d'accorder des lettres de marque et de représailles et d'établir des règlements concernant les prises sur terre et sur mer ». Néanmoins, depuis les attentats du 11 septembre 2001, le département d'État peut octroyer de telles lettres. Selon la presse, en 2007, la société privée de protection maritime Pistris, Inc. aurait reçu une lettre de marque pour armer sous pavillon américain un navire pour traquer les pirates dans le golfe d'Aden. Le retour des corsaires serait-il la forme ultime de la privatisation de l'État dans un monde globalisé ?

Olivier Corre

☛ *Baltimore*, Barney, *Boston*, Boyle, *Charleston*, *Dunkerque*, Fall, Jones, Lafitte, Landais, *Londres*, Macatter, *New York*, *Nouvelle-Orléans*, Pavillons corsaires et pirates, *Philadelphie*, Ryan, *Salem*, Torris

Euldj Ali (1520 ?-1587)

Euldj Ali est, après Barberousse et Dragut, le troisième des plus célèbres corsaires barbaresques et ottomans du XVIe siècle. Il s'agirait d'un chrétien renégat né en Calabre, enlevé par les corsaires d'Alger vers 1536 et mis à la rame plusieurs années durant sur les galères algéroises. Converti à l'islam, son patron lui aurait permis d'accéder à la liberté en même temps qu'à la reconnaissance sociale : il devient en effet raïs, puis capitaine de son propre navire de course.

Nous savons qu'en 1547, il est déjà riche et célèbre, quand il rejoint Dragut à Jerba, se place à son service et participe aux expéditions menées contre les côtes espagnoles et italiennes. Il est son second dans l'expédition victorieuse contre Mahdia en 1550, et à ses côtés lors de l'évasion spectaculaire de sa flotte depuis Jerba, où les corsaires avaient été encerclés par la flotte espagnole. À Istanbul, Euldj Ali fait partie des principaux raïs que Dragut présente à Soliman le Magnifique en 1551. Devenu son homme de confiance et son ami proche, il reste auprès de Dragut lorsque celui-ci est nommé *beylerbey* de Tripoli en 1555, participe à toutes les entreprises militaires et corsaires menées contre les chrétiens, et joue le rôle de chef d'escadre lors de différentes batailles de la flotte ottomane. En 1560, sous les ordres du *kapudan pacha*, c'est lui qui dirige l'armée contre les chrétiens à Jerba et

mène les troupes à la victoire, causant la destruction de la quasi-totalité de la flotte espagnole. Les années 1560 correspondent aussi à une intense activité corsaire, où il écume les mers du Ponant et effectue des razzias le long des littoraux savoyards, italiens et espagnols : on trouve notamment trace de sa présence à Villefranche, dans les années 1563-1565, où il capture des habitants qu'il libère contre rançon. L'apparition des « polices des mers » – courses de surveillance maritime en Méditerranée centrale – conduites par les chevaliers de Malte à partir des années 1550, puis leur multiplication dans les années 1560-70, témoignent également de ce dynamisme de la course barbaresque, ainsi que du rôle joué par Euldj Ali, mentionné régulièrement par les archives maltaises.

En 1565, Euldj Ali succède à Dragut comme *beylerbey* de Tripoli, et enracine l'autorité ottomane en brisant une insurrection de chefs locaux en 1567. En juin 1568, il est placé par le sultan à la tête d'Alger, où il se montre excellent politique et chef militaire, développant l'activité corsaire, renforçant l'équipement de l'armée en matériel de guerre et consolidant la paix entre la cité et les chefs arabes des régions voisines. Il soutient aussi l'insurrection morisque en Espagne et se rend maître de Tunis – où la situation reste troublée –, avant de rejoindre avec ses navires la flotte ottomane à Lépante, où il sauve trente à quarante galères du désastre et les conduit à Istanbul. Cet exploit lui vaut le surnom de *kilidj* (épée) donné par le sultan et le poste de *kapudan pacha* – grand Amiral – qu'il exerce de 1571 à sa mort, en 1587. Demeuré très lié au Maghreb, il conserve une autorité incontestée sur les escadres et le personnel dirigeant des ports barbaresques qui lui reste très attaché. Sa dernière gloire est, en 1574, la reprise aux Espagnols de La Goulette et de Tunis, qui devient capitale d'une province ottomane dirigée par un *beylerbey*, comme Alger et Tripoli.

Anne Brogini

☛ *ALGER*, BARBARESQUES, BARBEROUSSE OU KHAÏR-ED-DIN, DRAGUT, *MALTE*, *TUNIS*

EUSTACHE LE MOINE OU WISTASSE
(v. 1170, Boulogne-1217)

Eustache – ou Wistasse – est issu de la petite noblesse boulonnaise. Il est le fils cadet de Baudouin Bousquet, seigneur de Course, pair de Boulonnais et expert en lois. Par précaution successorale, sa famille fait entrer ce puîné dans les ordres comme moine bénédictin, à l'abbaye de Saint-Samer. Toutefois, Eustache rompt sa clôture en 1194, à la suite du meurtre de son père et de la disparition de son frère aîné. Devenu l'aîné d'une famille engagée dans un conflit féodal, il assume alors les devoirs de vengeance et de succession qu'imposent les usages nobiliaires. Il y acquiert le surnom de « le moine » qui désigne cet ancien état monastique abandonné et qui accentue le portrait néfaste qu'en font ses détracteurs. Dans un premier temps, il connaît l'ascension politique et devient, vers 1203, sénéchal de Renaud de Dammartin, comte de Boulogne. De nouveau engagé dans un conflit lignager, le comte lui retire ses charges et prononce la commise de ses domaines. Eustache rompt alors le ban et résiste face à cette disgrâce, réfugié avec ses gens dans des marges forestières mal contrôlées par son nouvel ennemi, Renaud de Dammartin. Dès lors, cet homme qui a à la fois rompu ses vœux et son ban semble faire preuve d'une fidélité bien légère, absolument réversible et tributaire de ses intérêts personnels. Comme de nombreux sires du Boulonnais, il est partagé entre les influences française et anglaise : le réveil régional de la rivalité des Capétiens et des Plantagenêts entraîne dans son sillage sa nouvelle ascension comme commandant mercenaire qui monte sur mer à la demande de l'une ou de l'autre dynastie.

En 1205, Eustache prend le parti de Jean sans Terre et poursuit ardemment les navires de Philippe-Auguste dans la Manche. Il harcèle les ports normands et chasse les Français des îles Anglo-Normandes, avant de s'emparer de l'île de Sark, dont il fait son arrière-base en équipant l'île et en la garnissant de ses gens. À

partir de ces nouveaux points d'appui, il mène des razzias sur le continent et on constate ses raids en 1208 sur la côte d'Opale et dans le Boulonnais, comté alors rallié au roi de France. Toutefois, en 1213, le comte de Boulogne se rapproche du roi d'Angleterre, ce qui contraint le Plantagenêt à se détacher de son allié Eustache, lequel trouve refuge à la cour de son ennemi. Il sert alors les intérêts français et Philippe-Auguste lui confie un commandement naval dans la Manche. Si ce ralliement opportun ne permet pas au roi de France d'éviter la défaite navale de la Damme, il favorise cependant la restauration de la puissance maritime de son nouveau souverain. En 1215, Eustache ravitaille les barons anglais rebelles en faisant traverser machines de guerre et contingents expédiés par le roi de France. C'est également Eustache qui permet au prince Louis de France de traverser la Manche, puis de débarquer avec l'armée qui s'empare de Londres et de la majeure partie du royaume d'Angleterre. En 1217, Eustache conduit une expédition de renfort de soixante-dix navires au prince Louis quand, au large de Sandwich, dans le Kent, il rencontre la flotte du gouverneur de Douvres. Surpris sous le vent, l'équipage aveuglé par un nuage de chaux projeté du haut des mâtures ennemies, Eustache ne sait pas anticiper le virement de bord lof pour lof de ses adversaires et ne peut empêcher l'abordage de sa nef. Pris, il est décapité, peine associée à la trahison, puis la tête de cet « archipirate », selon la tradition, aurait été exhibée dans le sud de l'Angleterre.

La vie d'Eustache le moine, célébrée dans les chroniques, est relatée dans un roman octosyllabique de la première moitié du XIII[e] siècle. L'œuvre, favorable à ses adversaires, en fait un « maltyran » maléfique capable de s'extraire de toutes sortes de péripéties burlesques. Sa déloyauté y est particulièrement soulignée mais elle témoigne de l'émergence d'une petite noblesse riveraine de la Manche qui, profitant des rivalités opposant les couronnes de France et Angleterre, sait exploiter sa prédisposition maritime en s'appuyant sur ses compétences navales. Trempée dans les eaux qui départageaient deux souverainetés, la vie d'Eustache devient l'emblème de cette activité née d'un conflit dynastique, ensuite stigmatisée comme « tyrannie de mer » pour les mêmes raisons de fidélités perturbées que celles qui avaient permis son essor.

Pierre Prétou

☛ *Îles Anglo-Normandes*, *Londres*

Everson Jacob ou Evertsen Jacob
(?-1695)

Ce marin néerlandais sert à partir de 1679 comme capitaine parmi les flibustiers français de Saint-Domingue, mais va vendre ses prises espagnoles à la Jamaïque, notamment, en juillet, un bâtiment espagnol chargé de cacao. L'année suivante, il croise le long des côtes du Venezuela en association avec le capitaine William Wright. En février 1681, il mène une autre prise à la Jamaïque, mais il voit cette fois sa barque attaquée et prise sur ordre du lieutenant-gouverneur Henry Morgan. Il échappe à la capture en sautant à la mer et en trouvant refuge à bord de la barque longue, la prise qu'il vient de faire, commandée par son compatriote Yankey. Il semble avoir accompagné ce dernier au cours des quatre années suivantes. Au début de 1685, commandant alors une barque longue de 10 canons sous commission française, il capture une barque espagnole allant de Puerto Rico à Veracruz qu'il mène à Saint-Domingue où il joint la flotte de Grammont, sous les ordres duquel il participe à la prise de Campêche. Après cette expédition, il s'associe avec son ancien lieutenant Yankey, croisant d'abord au Honduras et à Cuba en compagnie de leur compatriote de Graffe, puis vers la Floride et la Caroline. En octobre 1687, il se présente avec Yankey à Montego Bay, à la Jamaïque, et tente, sans succès, de négocier leur soumission avec le gouverneur Molesworth. Les deux compagnons retournent ensuite au Honduras où, après la prise d'une hourque espagnole et la mort de

son associé, Evertsen continue de pirater sans commission pendant plusieurs mois. En septembre 1689, il reçoit de Dumas, lieutenant du Roi à Saint-Domingue, une commission et, avec une cinquantaine d'anciens flibustiers de la mer du Sud, va croiser près des côtes du Yucatan. L'année suivante, en rentrant à Saint-Domingue, il soutient l'attaque de deux corsaires anglais jusqu'à ce qu'il ne lui reste plus que sept hommes valides. Ayant lui-même reçu trois blessures, il est conduit prisonnier à la Jamaïque, où, en raison de sa renommée, il est fort bien traité. En fait, une fois rétabli, il change de camp et entre au service de l'Angleterre. Au début de 1694, il y commande une prise faite sur les Français, et l'année suivante, il est l'un des deux capitaines flibustiers jamaïcains qui accompagnent l'escadre de Robert Wilmot, qui va attaquer la côte nord de Saint-Domingue. À cette occasion, il est même envoyé comme émissaire auprès de son vieil associé de Graffe, alors lieutenant du Roi au Port-de-Paix, pour obtenir sa reddition. En octobre 1695, il trouve la mort lors de la capture de sa barque par le flibustier français Pierre Godefroy.

Raynald Laprise

☛ FLIBUSTIERS, GRAFFE, GODEFROY, GRAMMONT, MOLESWORTH, MORGAN, YANKEY

EVERTSEN CORNELIS DE JONGSTE (16 novembre 1642, Flessingue-16 novembre 1706, Middlebourg)

Cornelis Evertsen de Jongste est le fils de Cornelis Evertsen dit le Vieux (1610-1666), vice-Amiral dans l'amirauté de Zélande et de Johanna Gorcum (1615-1657). Il navigue dès l'âge de 10 ans sur le navire de son père. En 1659, il est nommé *adelborst* (c'est-à-dire appointé). Il exerce par la suite la fonction d'écrivain et de second patron au début de la décennie 1660. Au cours de l'été 1664, les Anglais s'emparent de la Nouvelle-Amsterdam, mais la guerre n'est officiellement déclarée qu'en mars 1665. Cette décision tardive explique que le 9 février 1665 Cornelis Evertsen reçoit une commission de représailles et non une lettre de marque afin de lutter contre les Anglais. Il est capitaine du *Eenhoorn*, navire de 32 canons qui navigue de conserve avec le *Jonge Leeuw* de 22 canons (capitaine Andries de Mister). Peu de temps après la déclaration de guerre, ces corsaires rencontrent trois navires de guerre anglais dont un portant 50 canons. Après un dur combat, les Hollandais sont pris. Il est possible que ce soit lors de cette rencontre que Cornelis Evertsen de Jongste reçoive le surnom de *Keesje de Duivel*: littéralement « *Keesje* (diminutif d'un prénom) le diable ». Emprisonné, il rencontre le duc d'York et le roi d'Angleterre auxquels il relate la bataille. Libéré en mai 1665, il est employé dans la marine de guerre comme capitaine de vaisseau. Au cours de la guerre anglo-hollandaise de 1665-1667, il participe à plusieurs rencontres. Avec le retour de la paix, il se distingue dans des missions de convoyage et de protection notamment lorsqu'il protège la flotte de Smyrne dans un combat contre l'Amiral Holmes, entre le 23 et 25 mars 1672.

Suite au succès de Crijnssen en 1667 dans les Antilles, les États de Zélande prévoient de renouveler cette opération en 1672. Cornelis Evertsen de Jongste est nommé alors commandeur de la flotte, un grade intermédiaire entre capitaine et chef d'escadre. Sa flottille est forte de trois vaisseaux et de trois navires plus petits (sloop, yacht, kit) portant 586 hommes et 115 canons. La campagne qu'il entame est une des plus longues de sa carrière et de la course hollandaise. Ses instructions secrètes prévoient la capture de l'île de Sainte-Hélène afin de s'emparer des navires de l'*EIC* qui reviennent des Indes orientales. Il part le 10 décembre 1672 et arrive vers la fin du mois de janvier dans l'archipel des Canaries. Or, entre-temps, sans qu'il le sache, l'île de Sainte Hélène a été prise en janvier 1673 par une flotte de la *VOC* dirigée par le commandeur Geus. Cette nouvelle provoque l'envoi par l'Angleterre d'une escadre, sous la direction de Richard Munden,

composée de quatre navires et un brûlot. La rencontre intervient alors que les Hollandais s'approvisionnent en eau dans les îles du Cap-Vert. L'engagement qui suit est terrible et, face à la force anglaise, Evertsen doit fuir, profitant du vent pour se glisser hors des îles. À la suite de cet affrontement il est décidé, le 5 mars, de ne pas rejoindre Sainte-Hélène. Cette île est reprise au début du mois de mai par Munden qui profite, par ailleurs, que la nouvelle n'a pas atteint les Provinces-Unies pour capturer un navire de la *VOC* qui revient des Indes. Entre-temps, Evertsen voyant l'échec de sa première mission ouvre les secondes instructions où il lui est demandé de diriger l'escadre vers Cayenne pour s'en emparer. Mais le mauvais temps et la configuration des lieux rendent la mission impossible au vu de ses forces et de ses moyens. Il rejoint Surinam et reprend la mer après y avoir fait une halte de deux mois. Le 1er juin, il croise l'escadrille dirigée par Jacob Binckes – composée de quatre frégates, dont une de 46 canons, et de deux prises réarmées – qui avait été armée dans le plus grand secret par l'amirauté d'Amsterdam. Evertsen signe une alliance avec Binckes et se retrouve ainsi renforcé de 210 hommes environ. Les deux commandeurs décident alors d'attaquer les navires et les comptoirs anglais dans les nouvelles colonies. Après avoir croisé dans les Antilles, la flotte hollandaise se trouve le 21 juillet au large de la Virginie et le 9 août 1673 New York est reprise aux Anglais. Cette flotte hollandaise sème la désolation dans les colonies anglaises capturant de nombreux navires chargés de tabac. Un détachement est envoyé par la suite contre les pêcheries anglaise et française de Terre-Neuve détruisant les installations ainsi que soixante-dix à cent cinquante navires de toute taille. Le 22 septembre 1673, Evertsen quitte la colonie, rejoint début novembre 1673 les côtes espagnoles et entre à la mi-décembre dans le port de Cadix qui est un lieu de rencontre pour plusieurs corsaires zeelandais. Ensemble, ils mènent des croisières sur les côtes de la péninsule au cours desquelles est livré le duel du 22 février 1674, au large de Cadix, entre une frégate hollandaise et une frégate anglaise. Les commandeurs Binckes et Evertsen continuent leurs opérations au large de l'Espagne et de la Méditerranée. Ce n'est que le 3 juillet 1674 qu'Evertsen revient dans sa ville de Flessingue après près de deux ans de campagne. Une enquête est ouverte qui n'inquiète pas Evertsen. En 1675, il est nommé chef d'escadre, puis lieutenant-Amiral en 1684, servant avec fidélité le stadhouder Guillaume III notamment lors de la Glorieuse Révolution (1688). Montant le *Hollandia,* sa participation à la bataille de Bévéziers (1690) sonne le glas de sa carrière.

Cornelis Evertsen de Jongste n'est pas le seul représentant de cette famille zélandaise à s'être essayé à la course. Ainsi, s'il existe des incertitudes sur la participation de l'ancêtre de la famille Evert Hendrickse (vers 1540-1601) aux Gueux des mers, les preuves existent selon lesquelles celui-ci a été corsaire entre 1574 et 1577. Deux cousins de Cornelis seraient également capitaines corsaires. C'est le cas de Jan Evertsen Johanszoon (1624-1649), en 1644 et en 1649 où il porte une commission délivrée par la *WIC* à la *Brasilse Directie* – entreprise de particuliers qui arment en course pour le Brésil. Quant à son frère, Cornelis Evertsen de Jonge (1628-1679), il pratique la course contre les Anglais au début de l'année 1652. Les différents membres de cette famille luttent à plusieurs reprises contre des corsaires et des pirates : Jan Evertsen décède ainsi dans un combat contre un pirate français mené au large de La Rochelle en 1617.

Roberto Barazzutti

☛ BINCKES, *CADIX*, CRIJNSSEN, EVERTSEN, *FLESSINGUE*, *LA ROCHELLE*, *NEW YORK*, *VOC*, *WIC*

EVERY HENRY, ALIAS *CAPTAIN JOHN AVERY* (v. 1653, Newton ferrers-ap. 1696)

On sait peu de chose sur Henry Every avant 1689. Il serait né en 1653 dans un village proche de Plymouth, Newton Ferrers selon Defoe, peut-être en 1659. L'histoire le retrouve, pour

ce qui est des sources, comme aspirant (*chief mate*) sur un vaisseau de 64 canons commandé par le capitaine Francis Wheeler (*HMS Ruppert*). Lorsqu'en 1690 ce dernier passe sur le *HMS Albemarle* (90 canons), une semaine avant la bataille de Beachy Head, Every le suit mais quitte la *Navy* quelques mois plus tard. Every réapparaît sur le rôle d'équipage du *Charles II* en 1693 – 46 canons, 150 hommes – dont il devient second en 1694. Cette frégate fait partie d'une petite escadre louée aux Espagnols pour attaquer les Français de la Martinique, raison pour laquelle on la retrouve à effectuer une escale à La Corogne. Le 7 mai, Every provoque une mutinerie, les hommes n'étant pas payés. Selon certains témoignages, le capitaine Gibson était à terre dans une taverne avec certains membres de l'équipage, selon d'autres sources, il était ivre dans sa cabine et n'aurait appris la mutinerie que le lendemain, Every lui annonçant avoir pris possession du navire avec l'intention de se rendre à Madagascar pour faire fortune avec tous les braves qui voudraient le suivre. Gibson et 16 marins sont laissés dans un bateau proche des côtes africaines.

Every a alors probablement 40 ans. Il est décrit comme enclin à l'embonpoint, d'un caractère gai. Au vu de sa carrière, on peut conclure que c'est un bon navigateur et un marin expérimenté. Il force le respect de ses hommes et celui d'autres équipages puisqu'il finira par commander à six navires pirates. Le navire est rebaptisé et devient la *Fancy* (l'*Imagination*?). Une fois le navire ravitaillé, Every prend la route des Comorres, s'emparant de trois navires anglais dans l'archipel de Cap-Vert puis de deux danois devant l'île de Principe : une quinzaine de Scandinaves se joignent à lui. Après une nouvelle escale de ravitaillement à Madagascar, le voici rendu à l'île d'Anjouan (février 1695). Il oblige 40 à 50 hommes de la gourabe de Desmarestz à embarquer avec lui. Une déclaration est portée à tous les Anglais susceptibles de le combattre. À condition de placer l'ancien pavillon dans un sac et de le hisser sur le mât de misaine en prenant soin d'affaler la voile, lui faisant de même, la garantie est donnée que, malgré un équipage impatient de se battre, nombreux et résolu, il ne tenterait pas d'attaquer. Pour montrer sa bonne volonté, il fait avertir des vaisseaux de l'*EIC* de la présence de flibustiers français à Mohéli.

Every fait route pour la mer Rouge, exactement le détroit de Bab el-Mandeb, devant l'île de Perim (relevant aujourd'hui du Yemen, proche d'El Mukha ou Moka). Son objectif est d'intercepter des navires ramenant en Inde des pélerins de La Mecque. En route, il est joint par deux autres forbans : le *Dauphin* (William ou Richard Want) – ex-prise espagnole de 6 canons et 60 hommes, armé à Whorekill, près de Philadelphie – et l'*Aventure* de Portsmouth (Capitaine Joseph Farrell), armée l'année précédente au Rhode Island et qui porte également 6 canons et 60 hommes. Sur place, trois autres bâtiments complètent l'escadre : le brigantin la *Perle* (William May), le sloop la *Concorde* (*Amity* : Thomas Tew), tous deux armés à New York, portant 6 canons et 30 à 40 hommes pour le premier et 50 pour le deuxième avec la *Susanne* (*Susane* : Thomas Wake) et ses 50 hommes. Il semble qu'un convoi à destination de Surate quitte Djedda et passe à proximité des pirates sans être vu. Mais lorsque Every apprend la nouvelle, il se met en chasse et le 8 septembre 1695, deux voiles sont signalées. La première est un marchand qui n'est pas armé. Le *Fateh Mahmadi* appartient à Abd-ul Ghafur. L'or et l'argent qu'il transporte atteignent une valeur de 50 000 £, peut-être 60 000 £. La seconde est plus riche encore. Le *Genj-i-Saway* ou *Gunsway* est un grand bateau d'Aurangzeb, armé de 62 grands canons et 400 mousquetaires, commandé par Muhammed Îbrahîm. Malgré son infériorité en puissance de feu et en hommes, Every se prépare à l'abordage. Par chance, un boulet arrache le mât principal et un des canons du navire moghol explose causant de lourds dégâts. Pour autant le combat se prolonge deux heures de plus, pendant lesquelles 20 écumeurs des mers trouvent la mort dont Thomas Tew.

Parmi les passagers, se trouve peut-être la fille du Grand Moghol. Il semble qu'Every ait

demandé à ce que les femmes soient respectées, mais un des membres de l'équipage avouera lors de son procès que d'horribles actes barbares ont été commis, sans la participation directe de leur chef. Un historien indien de l'époque, mais qui n'a pas été un témoin direct, raconte que le navire moghol a été mené à la base des pirates pour y être fouillé entièrement. Les hommes sont débarqués, le navire abandonné, et les femmes, jeunes comme vieilles sont violentées. Plusieurs d'entre elles se jettent à la mer, d'autres se suicident avec des couteaux ou des dagues. Personne ne sait ce qu'il advient de celles que les pirates emmènent avec eux. La cargaison est inestimable, quantité d'or et d'argent, de bijoux, une selle en or sertie de rubis. Aurangzeb réclamera 600 000 £, l'*EIC* réduira la perte à 325 000 £. Les avis divergent encore aujourd'hui. Angus Konstam donne raison au Grand Moghol, estimant le trésor à une valeur actuelle de 105 millions de $, Rogozinski va même jusqu'à 188 millions. Chaque pirate reçoit 1 000 £ (ce que gagne un marin au commerce durant toute sa vie) et les garçons 500 £. Lorsque le Grand Moghol apprend la nouvelle, il menace la Compagnie de représailles. À Surate, le président Samuel Annesley et 65 employés de la Compagnie sont jetés en prison et ne seront libérés qu'en juin 1696. L'*EIC* doit s'engager à retrouver les pirates, les punir et réparer les dommages faute de quoi elle risque d'être chassée de ses comptoirs. En un seul événement, c'est toute la diplomatie en Asie qui est en ébullition. En juillet 1696, le Conseil privé condamne Henry Every et son équipage, offrant 500 £ de récompense pour toute délation. La Compagnie double la somme. Le jugement porte qu'aucun pardon ne sera accordé par une action de grâce, comme c'est souvent le cas en pareille situation pour obliger les pirates à restituer une partie de leur butin.

Every a prudemment choisi de s'en tenir là. La *Fancy* fait voile sur les Antilles, s'arrête à l'île Bourbon pour embarquer 90 Noirs. Il y débarque les Français et Danois avec pour chacun 970 £ de butin. Plusieurs se marient sur l'île, d'autres construisent une frégate que le comte d'Aché de Serquigny prend la précaution de détruire lors de son passage. À Sao Thomé, Every falsifie une lettre de change tirée sur la Bank of Alsgate Pump, avec de faux témoins et de faux signataires. À Saint-Thomas, île danoise, il vend son butin. Labat, arrivé deux ans plus tard dans l'île rapporte que : « ce vaisseau forban était chargé d'une quantité incroyable d'indiennes et de mousselines des plus riches. Ceux qui trafiquèrent [avec les forbans] pendant qu'ils étaient encore dans leur bâtiment, en cherchant asile, les eurent à si bon marché que l'aune de mousseline brodée d'or ne revenait pas à 20 sols. Le reste était à proportion. Ils répandirent dans les Isles une grande quantité de pierreries et de certaines de pièces d'or d'Asie que nous appelions des sequins, faute de savoir leur véritable nom, qui était roupies ou pagodes. Elles étaient marquées des deux côtés de caractères arabes et passaient dans le commerce pour 6 fr., les louis d'or valant alors 14 l-t. M. Smith et d'autres marchands avaient des magasins remplis de ces indiennes et de ces mousselines et les donnaient à meilleur marché qu'à la Martinique, où ce qui coûtait 25 écus se donnait pour 5 à Saint-Thomas [...] ». En empruntant de l'argent notre jésuite s'approvisionne en courtes-pointes de Masulipatam, en turbans, en épicerie fine.

En avril 1696, Every gagne ensuite l'île d'Eleuthera aux Bahamas, sise à 50 miles de New Providence où il s'attache à gagner le gouverneur en proposant de lui céder son bâtiment et des dents d'éléphant pour 1 000 £. Mais Nicholas Trott n'est pas nommé par le Roi et n'a pas le pouvoir de lui accorder le pardon (son procès par le Conseil privé n'a pas encore eu lieu). Every veut alors gagner la Jamaïque pour y rencontrer William Beeston. Ce dernier dans sa correspondance au Conseil de commerce et des colonies parle d'une proposition de 24 000 £ mais déclare être resté dans son devoir. Il faut donc s'en retourner aux Bahamas. La *Fancy* est drossée à la côte par la tempête. Après avoir sauvé les canons et tout ce qu'ils

pouvaient, les pirates se dispersent. Un nommé Joseph Morris demeure aux Bahamas et, selon la rumeur, devient fou après avoir perdu son gain au jeu. Plusieurs autres se rendent dans les colonies d'Amérique du Nord, un pirate parvient même à épouser la fille du gouverneur de Pennsylvanie, Markham. Henry Every adopte le nom de Benjamin Bridgeman. Après s'être emparé d'un sloop, il rentre en Angleterre avec quelques pirates. Plusieurs hommes sont arrêtés en Irlande. Un dénommé John Dann, à Rochester, voit son secret percé à jour lorsqu'une chambrière découvre son trésor cousu dans sa veste. Des bijoutiers et des orfèvres de Bristol et de Londres mentionnent le passage de pierres et de métal précieux. En tout, 34 hommes de l'équipage sont capturés, 6 sont pendus, la plupart des autres déportés en Virginie. Quant à Every, il débarque à Dunfanaghy, près de Londonderry, puis disparaît définitivement. Les regards se portent tour à tour sur l'Écosse, Dublin, Exeter, Plymouth et Londres, en vain. Defoe le montre devenu mendiant à Bideford, trop pauvre pour s'acheter son cercueil !

Philippe Hrodej

☛ BEESTON, DESMARESTZ, *LONDRES*, *NEW YORK*, *PHILADELPHIE*, *MADAGASCAR*, PAVILLONS CORSAIRES ET PIRATES, TEW

EXQUEMELIN ALEXANDRE-OLIVIER
(?, Honfleur-ap. 1697)

On a longtemps mis en doute l'identité française – voire l'existence – d'Exquemelin. On sait maintenant qu'il est né à Honfleur, en Normandie, et qu'il était probablement protestant. Embarqué le 2 mai 1666 comme *engagé* pour la Compagnie des Indes occidentales sur le navire le *Saint-Jean*, qui accoste à l'île de la Tortue le 7 juillet, il est vendu pour trois ans à un colon pour défrayer le coût de son transport. Le voyant malade, son « méchant maître » le revend à un chirurgien-barbier qui le soigne et lui accorde sa liberté un an plus tard moyennant 150 pièces de huit. Pour rembourser cette somme, Exquemelin devient flibustier, vers 1668, auprès du célèbre Frère de la côte anglais Henry Morgan avec qui il participe au sac de Maracaïbo en 1669, à la prise et au pillage de Panama en 1670. À bord, il occupe la fonction de chirurgien. Il partage également la vie d'un groupe d'Indiens près de Gracia a Dios. En réalité, le chirurgien, à cette époque, est un vulgaire barbier qui soigne plus ou moins mal ses compagnons et est un flibustier comme les autres. Exquemelin, à la différence d'un Raveneau de Lussan, dissimule toutes ses actions, se présentant seulement comme un narrateur. Rentré en Europe vers 1672 ou 1673 « après cinq années d'une existence misérable », en réalité avec le produit de ses actions flibustières, il s'installe aux Provinces-Unies pour terminer ses études de médecine. Une procuration, signée du 27 avril 1674, apprend qu'il s'embarque comme chirurgien-chef sur un navire de la flotte commandée par l'Amiral Ruyter et participe aux attaques des colonies françaises des Antilles. Son engagement aux côtés des Hollandais laisse penser qu'il est venu, puis resté aux Provinces-Unies pour des raisons religieuses, probablement sa foi calviniste. Il semble être retourné aux Antilles en 1676. Revenu à Amsterdam vers 1677, il y publie un an plus tard, en néerlandais, la première édition de son *Histoire des aventuriers flibustiers*, qui sera immédiatement traduite en espagnol, en anglais et en allemand, avant de paraître en français en 1686. « M. Exquemelin, d'Honfleur, a passé son dernier examen de chirurgien le 26 octobre 1679 et a payé son dû à la confrérie ». Il signe alors « Exquemelin ».

Tout porte à croire qu'il a remis son texte initial en français à l'éditeur Jan ten Hoorn. Ce livre connaît un succès extraordinaire. L'édition anglaise de 1684 est attaquée par Sir Henri Morgan « pour l'avoir malicieusement dépeint comme un forban cruel et sans loi ». Ce premier procès en diffamation de l'histoire accroît encore la notoriété de l'ouvrage. L'*Histoire des aventuriers flibustiers*, publiée à Paris en 1686 sous le nom d'Oexmelin est le grand texte clas-

sique français sur la flibuste. Il semble qu'Exquemelin soit revenu à Paris au moment de l'édition de 1695. On ne sait pas ce qu'il devient par la suite. Son ouvrage relate l'aventure de ces « Frères de la côte » mais l'éditeur français et le préfacier Frontignières ont profondément modifié l'édition hollandaise y ajoutant des chapitres et des corrections qui ne sont pas d'Exquemelin d'où la nécessité d'une édition critique établie par le professeur Réal Ouellet et Patrick Villiers. Il est impossible de résumer ici ce qui est authentique de ce qui relève de l'éditeur ou de l'imaginaire d'Exquemelin. D'un côté, les exemples de Montbars et de Bras-de-fer sont des inventions, et il y en a bien d'autres. De l'autre, il est avéré qu'Exquemelin a, sans conteste, côtoyé les plus grands « flibustiers de l'époque baroque », entre 1666 et 1673, notamment Nau l'Olonnais et surtout l'anglais Morgan, sans toutefois prendre part à chacune des expéditions qu'il décrit. À condition de se livrer à une sévère critique historique de son livre, en s'appuyant sur les archives françaises, anglaises et espagnoles, Exquemelin demeure une source historique indispensable pour qui veut réellement connaître l'histoire mouvementée des Antilles au XVII[e] siècle.

Patrick Villiers

☛ FLIBUSTIERS, FRÈRES DE LA CÔTE, *LA TORTUE*, MORGAN, NAU, RAVENEAU DE LUSSAN, RUYTER

F

Fall William (?-ap. 1783)

Originaire de l'Amérique du Nord, il commande durant la guerre d'Indépendance plusieurs corsaires, se révélant l'un des capitaines les plus actifs. Ses plus hauts faits sont accomplis à la tête du *Fearnot* (*Sans Peur*) de 120 tx de Dunkerque – 19 canons et 12 pierriers, 100 hommes – de mai à juillet 1781. Le 22 mai 1781, il bombarde Dunbar. Il capture le lendemain deux ou trois navires présents et ouvre le feu sur la ville d'Arbroath, dans le comté d'Angus, sur les côtes orientales de l'Écosse. Après avoir jeté l'ancre dans la baie, il envoie un drapeau blanc à terre porteur de deux lettres par lesquelles il exige 30 000 £ et 6 des hommes les plus considérables de la ville. Les magistrats gagnent du temps pour armer les habitants et recevoir de l'aide de Montrose. Fall bombarde alors longuement la ville qui avait refusé de lui payer la rançon. Il capture quelques jours plus tard deux corsaires britanniques après une action menée sous la menace des batteries côtières écossaises. Il commande alors la *Mouche* de 100 tx, de Dunkerque en août 1781. Sorti de la base corsaire à nouveau sur le *Sans Peur* en novembre 1781, il conduit quinze prises ou rançons à Morlaix jusqu'en janvier 1782. Il est condamné à Morlaix, ainsi que l'armateur Porreaux, de Dunkerque, à payer la conduite jusqu'à Dunkerque, à Duval et Despas, chirurgiens du bord, qui ont été brutalisés sans que Fall n'intervienne. Pour sa défense, il les déclare « ineptes, maladifs et paresseux » (11 avril 1782). Il est ensuite capitaine sur la *Marquise de Castries* de 210 tx, 27 canons (*sic*) et 160 hommes (avril-juin 1782) qui retourne en rade de Morlaix à la fin d'octobre 1782, ayant un malade à bord. Il quitte Morlaix le 11 novembre 1782 de conserve avec le *Petit Sans-Peur* – 8 canons, 45 hommes, de Dunkerque. Les deux bâtiments capturent diverses prises, avant de mouiller à nouveau dans cette rade le 2 décembre, à cause du mauvais état de ses voiles. Fall commande également le corsaire l'*Union américaine*, de Dunkerque. Il est fait lieutenant de frégate par la France.

Olivier Corre

☛ *Dunkerque*, *Morlaix*

Fernández de Alfaro Luis (?-v. 1535)

Une biographie succincte de Luis de Fernández Alfaro permet non seulement de connaître la trajectoire d'un individu mais contribue également à jeter quelque lumière sur les répercussions de la course française et barbaresque sur les institutions espagnoles. En effet, ces déprédations en Andalousie entraînent la création d'une collaboration entre Charles Quint, des fonctionnaires impériaux, les représentants des marchands et les nobles andalous. Dès 1522, pour chasser les corsaires français, un contrat (ou *asiento*) est signé entre les *cargadores* des Indes et le Roi au sujet d'une flotte armée permanente. Cette initiative vient des marchands

andalous eux-mêmes et se réalise grâce à un financement qu'ils supportent sous la forme d'une taxe prélevée sur le commerce extérieur pour une part, le reste étant versé par le Roi (à hauteur de 4000 pesos d'or). Le monarque renonce à cette occasion au cinquième traditionnellement perçu sur les prises. Les deux parties, les marchands et le Roi, se chargent de nommer annuellement les officiers destinés à la gestion de cette armada. En 1522, le groupe des *cargadores* nomme par ordre de préférence Luis Fernández de Alfaro, puis Pedro de Jérez et Diego de Ocaña, tous marchands de Séville, tandis que le Roi confie à Juan López de Recalde, comptable de la *Casa de la Contratación*, la tâche d'organiser l'armada avec eux. À ce titre, ce dernier est juge et commissaire de la flotte en charge de garder la côte et a des pouvoirs étendus en ce qui concerne l'organisation et le fonctionnement de l'armada. En 1528, Luis est de nouveau élu, par l'Empereur cette fois. Charles Quint le désigne comme député, laissant les deux autres au libre choix des marchands. Ces députés nomment les capitaines, les pilotes et le reste de l'équipage de l'armada.

La concurrence entre les États, vue ici à travers la course, fonde non seulement dans un même moule fonctions marchande et militaire mais elle institutionnalise surtout l'activité du marchand-guerrier, qu'il participe effectivement à la guerre ou qu'il organise la riposte armée aux incursions corsaires en Andalousie et sur la route des Indes. Ce dernier assure le lien entre le groupe marchand et l'État, à l'image des corsaires français, lesquels ne dédaignent pas faire office de marchands après que la course leur ait permis de reconnaître les itinéraires menant au nouveau continent hispano-américain. Mais à la différence des Espagnols, les corsaires français ne participent pas ou peu aux affaires de l'État, car le roi de France n'a pas d'empire à protéger. Il est intéressant de retracer le parcours des officiers que le groupe des marchands et Charles Quint désignent. Le contrat de 1522 établit que deux caravelles d'armada doivent accompagner huit navires chargés de marchandises, en partance pour les Antilles, car la course française a été particulièrement active cette année-là. La *Casa de la Contratación*, la ville de Séville, les marchands faisant le commerce, en Amérique ou dans le Levant, se plaignent des corsaires français. Le coût repose sur les marchandises qui viennent des Indes, des îles du Ponant, de Barbarie ainsi que sur les villes de l'Andalousie occidentale, Séville et Cadix, en particulier. Mais à cette occasion le Roi renonce au cinquième qui lui revient sur les prises – ce qui montre bien que ces navires ne sont pas seulement destinés à défendre le convoi – et il participe au financement de l'armada à hauteur de 4000 pesos d'or.

Un des principaux problèmes, celui de l'artillerie, est réglé en demandant à la noblesse titrée andalouse – duc de Medina Sidonia, marquis de Tarifa, comte de Ayamonte et duc d'Arcos – de louer ses canons aux trois députés marchands. À partir du moment où la flotte de surveillance des côtes est mise en place, Luis Fernández de Alfaro, en tant que député, est régulièrement choisi pour représenter les marchands au sein de l'organisation de cette *armada*, en liaison avec les officiers de la *Casa de la Contratación*, notamment Juan López de Recalde, auquel le Roi a délégué le pouvoir d'organiser la flotte armée en cheville avec les députés marchands. Alfaro est judéo-convers. Il a été maître de navire dans les années 1503-1506, armateur et capitaine de mer et terre (comite) de la reine en 1506 et les années suivantes, transportant à bord de ses navires les trésors des Indes. Dans les années 1510, il participe à plusieurs associations commerciales dont une dans laquelle il apporte presque la moitié des 3700 pesos de capital initial et qui a pour objet la vente de marchandises en Amérique. Plus tard, il achète des esclaves au Cap Vert ou à Séville qu'il fait revendre aux Antilles. Il est par ailleurs apparenté à de grandes familles d'hommes d'affaires génois avec lesquelles il fait également du commerce. Son expérience de la mer, son entregent, sa fortune font de lui un candidat sérieux à la succession de Recalde au poste de *contador* de la

Casa de la Contratación, organe d'État, chargé d'organiser le commerce avec les Indes occidentales et d'en assurer la protection contre les pirates barbaresques et français. De député en 1528, Alfaro devient *contador* par intérim dès 1530, puis *contador* de 1532 à 1535, à la suite de la mort de Juan López de Recalde et ce malgré la candidature d'Álvaro de Bazán (père). À cette époque, en tant que marchand, il continue à défendre les intérêts des *cargadores* auprès du Roi tout en coordonnant en qualité de fonctionnaire royal la défense des côtes et des convois avec les trois députés des marchands. Dans les années 1530, le danger de corsaires français ne cesse d'inquiéter les autorités et les marchands de Séville ainsi que la collusion de leurs intérêts avec ceux des Barbaresques. D'autant que les navires qui partent aux Indes possèdent peu d'artillerie, car on n'en trouve pas à Séville, et que des armateurs et maîtres de navire préfèrent regarder leur profit en chargeant au maximum les cales de marchandises pour gagner sur le fret, plutôt que d'assurer la sécurité de leur voyage. En 1537, au moment où douze ou treize nouveaux navires se préparent, le trésorier de la *Casa* se plaint de ce que les Français ont pris deux des treize navires partis précédemment aux Indes. Il affirme que les Français « *han atemorizada esta tierra* » (on terrorrisé cette terre). Grâce à sa double condition de marchand et d'armateur devenu organisateur de la guerre, Alfaro tient lieu d'intermédiaire privilégié entre le Roi, son administration et le groupe marchand, remplissant en même temps des fonctions dans le monde commercial et au sein de l'appareil d'État.

Cet homme, chargé de veiller à la sauvegarde de la route des Indes et à l'intégrité des trésors américains, agrège ses intérêts à ceux d'autres marchands-guerriers qui jouent un rôle de première importance dans l'organisation commerciale et militaire de la conquête. Ils sont responsables de la collusion des forces commerciales et guerrières et de leur intégration au sein des institutions d'État. Le rapprochement entre ces différents personnages conduit à la formation de groupes de pouvoir. Ainsi, les relations sont étroites entre Luis Fernández de Alfaro et Juan López de Recalde, originaire d'une famille de marchands et d'armateurs du Guipúzcoa, et lié à une nébuleuse d'hommes d'affaires basques et génois dans les années 1520-1530.

Jean-Philippe Priotti

☛ BARBARESQUES, BAZÁN, *CADIX*, *GÊNES*, MARTINEZ DE RECALDE, *SÉVILLE*

FLESSINGUE : voir *MIDDELBURG (Middelbourg) et VLISSINGEN (Flessingue)*

FLEURY CHARLES (v. 1580-1624 ?)

Charles Fleury, « capitaine pour le Roi en sa marine » est le fils de Jean Fleury, écuyer, et de Suzanne Levillain. Il est normand et de religion réformée, parfois lui aussi qualifié d'écuyer, de « noble homme ». S'agit-il pour lui, comme pour son père, de titres de complaisance ? Il n'y a pas de précision sur le lieu ni la date de sa naissance. On le dit de Rouen, de Vatteville, de Lyon ou même d'Abbeville. En 1606, il est capitaine du *Jonas,* mouillé à Honfleur. Comme capitaine, il a au minimum une vingtaine d'années, cela situerait sa naissance dans les années 1580. En 1610-1611, il demeure à Rouen et prépare l'affrètement du *Choisy* dans le port du Havre à destination du Brésil. Il est capitaine et même victuailleur en partie de l'armement. Afin d'assurer le financement nécessaire, il vend deux navires cette année-là. L'un au moins est une prise, puisqu'il lui a été adjugé par l'amirauté du Havre.

Fin 1612 ou début 1613, Jacques Barc, capitaine de l'*Espérance,* rencontre Charles Fleury à environ 150 lieues par-delà les Açores. Ils s'associent ensemble et capturent, près de Puerto Rico, un vaisseau espagnol. Ils le ramènent au Havre où l'amirauté l'adjuge de bonne prise, le 23 novembre 1613. Mais pour témoigner devant l'amirauté, Barc et Fleury n'ont ramené aucun

membre de l'équipage espagnol. Ce qui est une violation des ordonnances en la matière. Barc répond que c'est l'absence de vivres qui l'a contraint à déposer les survivants dans l'archipel du Cap-Vert. Quant à Fleury, il aurait été attaqué à son retour par un forban, et son vaisseau aurait été perdu. L'affaire devant être jugée au Conseil privé du Roi, les deux capitaines, pour leur défense, écrivent alors un long plaidoyer, énumérant les exactions commises par les Espagnols et les Portugais sur les marins français, au-delà de la Ligne des Amitiés, où « le plus fort emporte le plus faible ». En attendant l'argent et les marchandises provenant de cette prise sont mis sous séquestre. Fleury repart sur le *Jonas* à destination de l'Acadie pour livrer des munitions de guerre et des marchandises, destinées à soutenir une tentative de colonisation. À peine arrivé, il presse en vain le Sieur de la Saussaye, commandant la place, de décharger le navire, ou au moins de mettre une batterie à terre pour se protéger. Saussaye s'y refuse ; il ne dispose pas d'entrepôts pour recevoir la cargaison. Le 20 juillet, un navire de guerre anglais, commandé par le capitaine Argall, vient mettre à sac la colonie, capture le navire et le capitaine Fleury. Ce dernier, libéré sous caution, retourne en France le 26 août 1614.

Il revient à la course. Le 6 décembre 1616, il ramène à Dieppe une prise espagnole avec son équipage et même les passagers, au grand dam des autorités portuaires. Seuls quatre hommes sont conservés pour témoigner devant l'amirauté. Cette dernière prise lui est adjugée rapidement. Le 22 juin 1617, il convole en justes noces avec Jeanne Loyson. On le retrouve la même année parrain, en l'église réformée du Havre-Sanvic, de Charles Nieuvart, fils d'André, capitaine flamand et de Judith Janse, demeurant au Havre. En 1618, le 20 juin, à la tête d'une escadre de quatre navires, il lève l'ancre à destination du Brésil. Mais les provisions de bord sont insuffisantes, la faim touche progressivement tous les équipages. Cela envenime les relations et crée un climat de suspicion entre les soldats embarqués et les marins. Donnant le sentiment de privilégier ces derniers, Fleury se met à dos l'ensemble des soldats et compromet ainsi le bon déroulement du voyage jusqu'à l'échec final. Pire, il est même emprisonné un temps dans sa cabine, l'équipage le soupçonnant de tout faire pour retarder le retour à Dieppe. Leurs craintes ne sont peut-être pas irrationnelles car après la désertion et la mort d'une partie des hommes, le butin rapporté – quelques tonneaux de cochenille qu'il s'engage à ne pas partager avec les créanciers – fait que Fleury a toutes les raisons de l'appréhender. Même si ses relations lui permettent de se sortir de ce mauvais pas, on peut penser qu'il cherche ensuite à poursuivre sa carrière loin des côtes normandes où sa crédibilité est entamée. Pourquoi pas vers La Rochelle où des affinités religieuses peuvent faciliter son implantation ? En tous cas, en 1624, un capitaine normand du nom de Fleury accompagne Soubise dans son entreprise sur le fort de Blavet. Il s'agit vraisemblablement de notre homme. Mais cette opération lui est fatale : « il a été tué plus de 300 hommes, tant dans le havre qu'à la sortie, entre autres le capitaine Fleury et le frère du capitaine Petit-fils, qui estoient deux des meilleurs hommes de mer de toute la côte de La Rochelle ».

Jean-Pierre Moreau

☛ *La Rochelle*

Fleury Jean (?-1527)

Capitaine honfleurais au service de Jean Ango, Jean Fleury est essentiellement connu pour ses activités de corsaire. Il est, en moins de dix ans, devenu l'un des cauchemars des royaumes d'Espagne et du Portugal. Les croisières du Honfleurais sont, le plus souvent réalisées en flottille. Entre 1516 et 1520, il aurait amené au Havre une prise espagnole. C'est en 1521 que commence réellement son activité de capitaine corsaire. En août 1521, il s'empare en compagnie de Sylvestre Billes d'un navire portugais se rendant de Lisbonne à Saphy (Safi, Maroc). La même année, il s'empare d'un navire espa-

gnol en provenance de Saint-Domingue chargé de 80000 d., 600 onces de perles, 2000 arobes de sucre. En juin 1522, une flottille de sept navires français, commandées par Jean Fleury et Belleville, enlève dans le port de Ténérife aux Canaries la *Piété*, un navire portugais récemment armé. La même année a lieu la première prise d'une ville espagnole des Antilles, Saint-Domingue, par des Français. Malgré la relative proximité géographique du Normand, il est peu probable qu'il en soit l'auteur mais la question mérite d'être posée. L'argument le plus pertinent est que dans ces conditions le corsaire normand n'aurait pu réaliser l'opération la plus rentable de sa carrière. Fin décembre 1522, Hernan Cortès expédie une partie des trésors de l'Empire aztèque sur trois galions. Au large des Açores, ils sont aperçus par Jean Fleury, secondé par Jean Férey, sur le *Dieppe*, Sylvestre Billes sur la *Romaine*, Jean Fain sur la *Marie*, Guillon d'Estimauville sur la *Fleur de Lys*, et Cardin d'Esqueville-Bléville sur la *Cigogne*. Une course-poursuite s'engage qui s'achève au large du cap Saint-Vincent: finalement, un seul galion parvient à destination. Le butin est colossal sans qu'il soit possible de le chiffrer avec certitude: près de 100000 castillans d'or en barre, des perles dont quelques-unes étaient grosses comme des noisettes, des meubles, des bijoux dont les disques d'or incrustés de pierres précieuses ornant les oreilles des dignitaires aztèques. Sur la route de retour, le corsaire honfleurais capture un autre navire espagnol revenant de Saint-Domingue. Le chargement apporte son supplément de richesses: 20000 pesos en or, des perles, du sucre, du cuir. Les prises mises en lieu sûr, Fleury reprend la mer. La même année, il s'empare de sept nefs espagnoles au large des Canaries, venant de Cadix. Il prend encore un convoi de céréales destinées à fabriquer le biscuit de la flotte de guerre. La terreur est cause de dépenses qui s'ajoutent aux pertes. Ainsi en 1522/1523, Hernan Cortès envoie cinq navires richement chargés. L'Empereur, apprenant leur arrivée à Terceira, fait armer cinq vaisseaux en guerre en appelant à la rescousse des caravelles portugaises. Cette escorte puissamment armée permet à la flotte de gagner Séville sans encombre, mais, à l'obligation de lever une armée contre François Ier, s'ajoute la nécessité de payer cet armement: le roi d'Espagne confisque l'argent des particuliers, soit 300000 d. contre une rente « dans les quartiers et termes accoutumés ». Apprenant que Fleury entend se faire enseigner la navigation aux Indes par un pilote avec son aiguille (compas), les Espagnols renforcent les défenses de leurs navires, prélude à la mise en place de la *carrera de Indias*. En 1524, Fleury s'empare d'un navire portugais se rendant en Hollande avec un chargement d'épices. Le 2 mai 1525, à Roscoff, Nicolas de Croismare, étant sous la charge du capitaine Jean Fleury, dépose que ce dernier a pris, par le travers de Cadix, le navire génois *Jean-Baptiste* et qu'il est chargé de le vendre.

Ses exploits sont connus du roi de France qui lui écrit, le 26 septembre et le 20 octobre 1526, des lettres de félicitations. De 1522 à 1527, en compagnie de son second Sylvestre Billes, les plaintes affluent pour au moins quatorze bâtiments de ce côté-ci du méridien de l'île de Fer. L'activité est très lucrative mais elle reste dangereuse. En 1527, il est intercepté par six navires biscayens au large du cap Saint-Vincent. Jean Fleury offre 30000 d. pour sa rançon, les Portugais, 10000; les Espagnols en espèrent plus de Charles Quint qui n'en a cure. Il rembourse les frais et les pertes occasionnées par le combat et s'assure surtout personnellement de la mort du marin honfleurais. Le 11 octobre 1527, il ordonne à son juge de Cadix, le licencié Jean de Giles, de récupérer l'ensemble des captifs dont certains avaient été transférés à Madrid et d'appliquer sa justice comme il lui avait demandé. À une date indéterminée, Jean de Giles rend compte de sa mission. Il avait retrouvé l'ensemble des prisonniers et s'était rendu à Colmenar de Arenas où se trouvait Jean Fleury. Conformément aux lois du royaume, il le fait pendre en compagnie de deux de ses lieutenants, Mézières et Michel (ou Andresson). Les archives de *Simancas*

montrent la hâte avec laquelle le juge résident de Cadix, sur ordre de Charles Quint, fait exécuter, près de Tolède, le corsaire. Un nommé « Gilles », vraisemblablement Sylvestre Billes, est condamné aux galères à perpétuité comme les membres de l'équipage qui, à ce titre, sont capturés par les Barbaresques. Il faut attendre la prise de Tunis, en 1535, pour que Charles Quint tienne la promesse faite au traité de Cambrai de 1529 et libère les captifs.

Éric Barré

☛ ANDRESSON, ANGO, BARBARESQUES, BELLEVILLE, BILLES, *CADIX*, *HONFLEUR*, *SÉVILLE*, *TUNIS*

FLIBUSTIERS OU FRÈRES DE LA CÔTE

Jean Gabaret, dépêché sur l'île de Saint-Domingue pour apaiser une « émotion » décrit les flibustiers en ces termes : « ils vont en course sur les étrangers et rapportent leur butin qui se consomme parmi les habitants parmi lesquels ils vivent le temps qu'ils ne peuvent pas être en mer ». Le capitaine de vaisseau ajoute qu'à l'instar des boucaniers, ils « sont accoutumés à la débauche et à vivre indépendants, sans reconnaître aucun chef parmi eux ». Au vrai, les premiers à porter le nom de flibustiers sont sans doute des Français accoutumés, depuis le début du XVIe siècle, à traverser l'Atlantique parce qu'à défaut d'être sûr de pouvoir capturer un galion aux atterrages des Açores, il est toujours possible, lorsque la mer est vide, de surprendre une habitation espagnole isolée voire de s'emparer d'un bourg dont les palissades et les maisons sont faites de bois. Jean-Pierre Moreau a bien montré le rythme des expéditions montées depuis des ports normands, bretons ou basques. Ces opérations ont lieu durant les périodes de guerre opposant François Ier ou Henri II avec Charles Quint. Avec le temps, elles se prolongent au-delà, empiétant largement sur les périodes de paix. Lors des guerres de religion, ce sont surtout les marins huguenots qui préparent ces entreprises, depuis Dieppe, Le Havre ou Honfleur, et particulièrement La Rochelle. Le montage financier de ce type de course est réalisé en métropole, tout comme l'armement des navires et le recrutement des équipages. Les Anglais, pour des raisons économiques plus que politiques, attendent les années 1560 avant de se lancer à leur tour dans l'aventure. Les *sea dogs* bénéficient de l'expérience des Français. Ces deux nations sont progressivement rejointes par des corsaires néerlandais. L'Espagne ne reconnaîtra l'indépendance des Provinces-Unies qu'en 1648 et l'union avec le Portugal en 1580 lui permet de bloquer les ports ibériques. La perte de marchés s'accompagne de l'obligation de trouver du sel en Amérique. À la fin du XVIe siècle, la flibuste est devenue multinationale. Elle demeure dépendante de l'Europe en l'absence de colonie ou plus exactement en raison des échecs subis tant par les Anglais en Caroline (Roanoke) que par les Français au Brésil et en Floride. La colonisation n'intervient aux Antilles qu'à partir des années 1620. À hanter ces mers chaudes, les flibustiers, dont certains sont issus de la piraterie irlandaise, ont depuis longtemps noué des relations avec les Caraïbes qui leur fournissent du tabac, leur permettent de raccommoder leurs navires, et de faire leur eau et leur bois dans un arc antillais, antichambre des colonies espagnoles comme le souligne Richelieu. Cette connaissance des lieux n'est pourtant pas suffisante en l'absence de marché où écouler le butin et trouver des fonds pour armer. Cette première flibuste est nommée flibuste ponantaise par la plupart des historiens. Sans jamais entièrement disparaître, elle s'estompe peu à peu au fur et à mesure que les colonies prennent de la vigueur, se peuplent et sont l'objet d'un commerce régulier. À la longue, le cordon ombilical est coupé. Les navires portent aux Amériques des engagés dont beaucoup, parmi les survivants, perdent les moyens de retourner au pays. Les équipages fournissent leur part de déserteurs et autres « dégradés » volontaires à moins que le capitaine ne se débarrasse de gens encombrants ou ne débarque une partie de ses hommes qui deviennent des engagés sous cou-

verture de désertion. Par la suite, des soldats en rupture de ban, des boucaniers qui ne trouvent plus à chasser, apportent leur savoir-faire dans le maniement des armes à feu. Le processus de dégradation sociale, corollaire du passage à une économie de plantations où les esclaves remplacent les engagés sans spécialité, où le pétun recule devant l'indigo puis le sucre, où naît une aristocratie de propriétaires qui accapare les terres en déshérence et monopolise le pouvoir politique, engendre une amplification de la misère des petits Blancs (*the mob*). De quoi fournir une source d'alimentation pour la flibuste. Ces gens de diverses origines forment, lorsque la décision est prise, ce que Gabriel Debien nomme « la grande flibuste des hautes mais courtes expéditions » du temps de guerre. Dans la vie courante, une petite flibuste se maintient, celle à l'origine « d'une infinité de coups de main, d'attaques fourrées, vite revenues à l'abri ». Une flibuste marchande parfois, une flibuste qui pêche la tortue ou repère des épaves pour envoyer des plongeurs, ramène des prisonniers ou va à la découverte : bref ce que nous avons pu appeler « une composante économique indispensable ».

Bien des auteurs ont insisté sur le renouvellement permanent de cette population qui est très volatile, s'évanouit dans les mers du Sud durant la décennie 1680 ou prend la route de l'océan Indien dans les années 1690. Le père Plumier donne sa version, savoir quitter la colonie et sa misère : « D'abord qu'on parte armer en flibuste, on les voit venir à grandes troupes et ce n'est que dans le dessein de s'en aller ailleurs car on remarque que de 600 qui s'embarquent, il n'en revient pas 100 ». Le gouverneur Du Casse qui a dirigé les flibustiers français (ou associés à la France) avoue ne pas connaître plus de 50 hommes exerçant cette activité depuis sa nomination en 1692 : peu se sont sédentarisés, les autres ont disparu et ont été remplacés. Après la prise de Carthagène, de nombreux lots et compensations ne sont pas distribués. Entre 150 et 200 flibustiers repartent les mains vides. Le Béarnais peste, de son côté, contre l'inaptitude de certains éléments à s'adapter (ou à se plier) et leur inconséquence. « Quelque promesse qu'ils fassent de s'établir, ils n'ont d'autre vue que celle de la course. Le travail et la mort est pour eux la même chose [...]. La course s'est toujours faite à Saint-Domingue et pourquoi l'empêcher à présent. Ils se feraient plutôt turc qu'habitant, disent-ils. Je le crois sans peine. Pour l'un, ils ne font qu'embrasser la loi de Mahomet, et pour l'autre, il faut travailler, ce qu'ils ne feront jamais ». Pour cette raison, il est difficile d'appréhender le nombre d'hommes qui pratiquent la course d'autant que le travail à temps partiel existe. Raynald Laprise a réalisé un important travail de synthèse. À la fin de 1663, quinze bâtiments sont armés par les flibustiers, dont le détail est donné pour onze d'entre eux qui portent 81 canons et 740 hommes. S'ajoutent cinq bâtiments flibustiers néerlandais ou français portant 44 canons et 358 hommes. Par le jeu des estimations, la moyenne des équipages embarqués s'élèverait à 60 hommes, avec un total de près de 1 350 hommes. Si des regroupements qui peuvent conduire à la constitution de véritables escadres sont opérés, une très grande souplesse prévaut, due la plupart du temps autant à l'esprit d'indépendance des capitaines élus (à moins qu'il ne s'agisse des ordres reçus du Gouverneur) qu'aux hésitations et tergiversations des équipages. À l'île des Pins, neuf bâtiments portant 650 hommes se réunissent pour attaquer les possessions hollandaises en mai 1665. L'objectif désigné est Curassol ou Curaçao, bien que celui-ci soit loin de faire l'unanimité. En revanche, l'attaque de Portobelo marque une adhésion quasi générale. Quant à la flotte regroupée à l'Île-à-Vache sous les ordres de Henry Morgan, elle ne manque pas d'impressionner (décembre 1670).

Jusqu'à la fin des années 1670, la flibuste britannique basée à Port Royal domine la mer des Antilles. Par la suite, les Anglais préfèrent privilégier le commerce avec l'Espagne, la traite négrière représentant une manne non négligeable. La Tortue puis le Petit-Goave demeurent les derniers lieux où sont délivrées les

Anglais (et Néerlandais)	28 bâtiments *(78 %)*	1 120 tonneaux *(71 %)*	180 canons *(75 %)*	1 326 hommes *(72 %)*
Français	8 bâtiments *(22 %)*	465 tonneaux *(29 %)*	59 canons *(25 %)*	520 hommes *(28 %)*
Total	36 bâtiments	1 585 tonneaux	239 canons	1 846 hommes

précieuses commissions. La flibuste française ou à dominante française donne alors de la voix. En 1684, après l'exploit de la Vera Cruz, la flibuste est au faîte de sa puissance : Tarin de Cussy fait mention de 1875 hommes pour dix-sept navires dont deux de plus de 50 canons. Le chevalier de Saint-Laurent et l'intendant Bégon, envoyés sur ordre du Roi inspecter la Partie française et qui livrent divers rapports au cours des années 1684 et 1685, expédient à Versailles un mémoire *Sur les abus qui se commettent dans les armements des flibustiers* qui mentionne quatorze vaisseaux et trois barques longues allant de 4 à 64 canons et 2 000 hommes. Au moment de la trêve de Ratisbonne, Seignelay entend imiter les Anglais. Il décide de mettre en place un commerce direct avec les colonies espagnoles, poussé en cela par le *lobby* malouin. Il doit auparavant imposer une brutale reconversion à la flibuste. Le secrétaire d'État de la marine estime les expéditions des aventuriers peu rentables. Elles n'enrichissent en rien les colonies du Roi, le butin étant immédiatement dilapidé et puis, « cela apporte un préjudice considérable au commerce des Indes ». Parallèlement, la répression espagnole est efficace, bien des flibustiers sont capturés, pendus ou condamnés aux travaux forcés. Le naufrage du vaisseau de Grammont et la disparition de l'un des chefs les plus reconnus ajoutent à la confusion. Pour toutes ces raisons, et malgré l'effort de Tarin de Cussy ou du comte de Blénac, les flibustiers qui ne parviennent pas à se sédentariser (devenant de respectables propriétaires qui peuplent les conseils souverains) s'éparpillent : 500 d'entre eux partent pour la mer du Sud après avoir bradé leurs bâtiments à l'île d'Or et traversé l'isthme de Darien.

La guerre de la Ligue d'Augsbourg (1688-1697) accentuant l'isolement de Saint-Domingue, les flibustiers sont à nouveau les bienvenus. Isolés et moins nombreux, les Frères de la côte voient leur marge de manœuvre particulièrement restreinte ; le gouverneur Du Casse parvient à mieux les contrôler. Plusieurs opérations ponctuent ce conflit. À la Jamaïque (avril-août 1694), 500 Frères de la côte sont présents, une cinquantaine d'entre eux est tuée. Lorsque les Anglo-Espagnols attaquent les quartiers du nord en 1695, 200 flibustiers défendent leur gouverneur à Léogane, au Petit-Goave et au Cul-de-Sac. Lors des entreprises suivantes, les flibustiers sont intégrés au sein des armements mixtes : qu'il s'agisse de l'expédition de Renau d'Eliçagaray (cinq navires flibustiers, 500 hommes) ou de celle du baron de Pointis (650 flibustiers et 40 boucaniers sur dix bâtiments, commandés par le major Le Page). Mais, la flibuste ne se suffit plus à elle-même. Au cours de la descente de Carthagène en 1697, la désillusion est immense. Surtout, le marché du sucre entre de plain-pied dans la colonie domingoise, défendue désormais par des compagnies franches de la marine. La page est tournée. Depuis longtemps, la flibuste jamaïquaine a été réduite à néant, quelques équipages pratiquant la course entre les quartiers de l'ouest et ceux du nord de Saint-Domingue. Reste à définir les conditions de vie de ces aventuriers.

Le nom Aventurier est défini par le père Lepers, mais déjà utilisé par le père Dutertre. La République de Saint-Domingue et de la Tortue s'est formée seule (droit de la hache) et comporte trois corps sociaux perméables entre eux, en ce qu'on va de l'un à l'autre aisément. Les habitants cultivent la terre avec leurs engagés

(un quatrième corps mais de condition servile durant le temps d'engagement et qui ne peut décider de rien) et leurs esclaves. Les boucaniers chassent avec leurs engagés ou valets. Les flibustiers défendent la colonie depuis la mer, exercent des représailles et font du butin. Une partie non négligeable de ce dernier consiste, dans les temps pionniers, à rafler le long des côtes de Terre-Ferme ou d'Amérique centrale, des Indiennes ou des Noires, les Blanches formant à la Tortue une extrême minorité. « Comme ces trois espèces de gens tendaient, écrira Lepers, chacune à sa manière, vers un même but qui était de faire fortune, par des voies où ils marchaient, ce semble, à l'aventure et en courant de fort grands risques pour leur personne, ils s'appelèrent tous d'un nom commun, Aventuriers ». Le nom que se donnent les flibustiers de Frères de la côte est lié à la mise en commun des vivres, de la poudre et du système de l'amatelotage qui leur permet d'aller deux à deux, sachant que l'un des membres du binôme peut parfaitement rester à terre et tenir une place à tabac. Le terme de flibustier, Jean-Pierre Moreau le trouve employé dans la relation de voyage de Daniel le Hirbec de Laval aux Antilles, en 1642-1644, sous la forme de « fribuste » provenant de l'anglais *flibutor* ou *frebetter* ou *freebooter* ou *filibuster* (utilisé encore au XIXe siècle), termes eux-mêmes inspirés du néerlandais *vrijbuiter* ou *vributer* flamand signifiant pillard avec l'idée d'une pleine liberté d'action (*vrij* = libre ; *buiter* = butin).

Les assertions d'Exquemelin ne peuvent être rejetées en bloc, mais il semble que l'engagé ait quelque peu brodé autour de cas particuliers. Gouverneurs en tête, par appât du gain ou par résignation, les capitaux nécessaires aux opérations sont fournis par l'élite des colonies. Cela ne veut pas dire qu'il n'y ait eu des entreprises spontanées, la capture d'une barque en entraînant une autre plus considérable. Mais ceux que les Espagnols appellent les *Perros Herejes* (chiens d'hérétiques) ou plus communément les *ladrones* (brigands), n'ont jamais eu une autonomie pleine et entière. D'une part, avoir un associé ou matelot à terre permet de compenser le risque de perte d'une mauvaise campagne et de multiplier ce genre de microsociétés. Tarin de Cussy insiste sur cet aspect de la flibuste. « Il y en a plus de la moitié qui sont habitants, la plus grande partie ayant fait quelques profits, achète des habitations sur lesquelles ils se retirent et vivent doucement. Ainsi, le nombre des habitants s'augmente sans diminuer celui des flibustiers parce qu'ils vont alternativement en course laissant le soin de leur habitation à leurs associés ». Ensuite, si une trentaine d'hommes peuvent mettre en commun leurs ressources, cela n'est plus possible avec un équipage de 150 hommes. Ogeron et ses successeurs ont tous eu des parts importantes dans les navires flibustiers quand ils ne les possédaient pas personnellement. Il en va de même chez leurs homologues de la Jamaïque. Il arrive que le capitaine soit propriétaire du navire, ce qui rend plus facile son élection. La plupart du temps, il n'en reste pas moins le client du Gouverneur : François Trébutor pour Ogeron, Grammont pour Cussy ou Godefroy pour Du Casse. Quant au flibustier de base, il doit payer pour sa nourriture et la poudre à canon utilisée. Lui-même doit être équipé, aucune avance n'est faite à l'équipage : *No Prey no Pay* (pas de prise pas de paye). La flibuste antillaise n'est que la partie émergée de réseaux locaux mais qui paraissent concerner la majeure partie des habitants. Elle ne peut s'affranchir du capital colon. En outre, les capitaux (y compris le capital humain sous la forme d'engagés ou d'esclaves loués par le maître) sont fournis par des associés, des intéressés ou des armateurs établis à Saint-Domingue ou aux Îles du Vent. Bien entendu, ces « créanciers » sont eux-mêmes intégrés dans des réseaux plus vastes et liés aux négociants des ports de la façade atlantique, de Saint-Malo ou de Normandie voire à des personnes de l'entourage royal. Comme l'écrit Pierre Pluchon : « Le colon, quand il ne participe pas directement à l'activité flibustière, y est indirectement associé par le biais d'une prise de participation. Avec la bienveillance de la Providence, le Domingois doit gagner sur les deux tableaux :

flibuste et plantation, donc engranger un double revenu». Où est la liberté? L'emprunt, menant à l'endettement, menant à son tour à toutes les extrémités, est utilisé par les plus pauvres. Les lieux de débauche (tripots, bordels, tavernes) sont bien représentés au Port Royal, à la Tortue puis au Petit-Goave. Ce sont aussi des endroits où se font les transactions. Des notaires enregistrent les contrats mais les archives en conservent très peu. Pour Moreau, le contrat au tiers est la règle générale. Une fois ôté le dixième pour le gouverneur et une part destinée aux blessés et mutilés, un tiers va au bateau, donc au bourgeois propriétaire, un autre aux avitailleurs pour les vivres de bouche et de guerre et le dernier à l'équipage. Certes, les chartes-parties prévoient un code de conduite qui touche à la gestion des vivres de guerre et des rechanges, à la pratique du «pluntrage» notamment sur les ballots entamés ou les coffres des matelots. Les estropiés sont dédommagés selon la nature et la gravité de la blessure: l'amputation du pouce ou de l'index de la bonne main ou de l'œil peut entraîner le versement de 600 pièces ou de six Noirs. L'existence à bord est rude, périlleuse en cas de rupture de vivres de bouche, elle ne laisse pas non plus de place à la débauche ou la pusillanimité: les lâches ou les ivrognes pendant la chasse et l'abordage perdent leur part, idem pour les voleurs. Il est de bon ton de poursuivre la campagne jusqu'à ce qu'il y ait de quoi payer les blessés et estropiés. La part d'un mort va à son matelot, sinon à ses héritiers, sinon à l'Église pour les pauvres. Enfin, le partage prévoit trois à quatre lots pour le capitaine, deux pour le quartier-maître, 1,5 pour le pilote et le chirurgien et un demi-lot pour le mousse ou *boe*. C'est dire si le système «à bon compagnon bon lot» qui privilégie un partage égalitaire n'est pas utilisé. Mais là s'arrêtent d'éventuelles comparaisons avec la course en Europe. Aux Antilles, les rôles d'équipage ne sont jamais remis au greffe. Aucun état des morts ou dégradés n'est dressé au retour pas plus qu'il n'est fait allusion à l'embarquement d'hommes supplémentaires, habitants ou marins ou soldats déserteurs. Enfin, aucune caution n'est demandée avant l'appareillage et le dixième du Gouverneur (avant 1695) est versé sur une estimation du butin, souvent sous la forme d'un présent, le navire capturé, les canons ou des esclaves qui travailleront aux fortifications. D'ailleurs chacun dans la colonie a intérêt à entretenir cette opacité. Une liquidation à Saint-Thomas, plaque tournante de l'interlope antillais, permet souvent de convertir le butin en esclaves ramenés dans la colonie, à la grande satisfaction des planteurs. C'est pour résumer la meilleure façon d'appréhender la flibuste: une règlementation américaine qui revêt grossièrement la forme européenne de la course, mais des pratiques qui la prédisposent à franchir sans difficulté une ligne imaginaire au-delà de laquelle se trouve la piraterie.

Philippe Hrodej

☛ Blénac, Boucaniers, Du Casse, Exquemelin, Godefroy, Grammont, *Honfleur, La Rochelle, La Tortue, Le Havre,* Morgan, Opéron de la Bouère, *Petit-Goave, Port Royal*, Richelieu, *Roanoke, Saint-Malo*, Seignelay, Tarin de Cussy, Trébutor.

Fontan François-René, Ange-Louis et René-Hervé (xviii[e]-xix[e] siècles)

Les origines géographiques et familiales des Fontan, famille d'armateurs malouins, demeurent obscures. Trois frères sont néanmoins identifiés: François René Hervé dit le Jeune, Ange Louis Marie et Paul, fils de François René Hervé Fontan et de Françoise Jeanne Beauchef. Armateurs particulièrement actifs sous la Révolution et l'Empire, les Fontan réalisent – indistinctement sous l'autorité du patriarche ou des frères – plus d'une centaine d'armements de l'an X à 1820. Au petit cabotage d'abord (jusqu'en 1814), puis au grand, avant de se lancer dans la pêche à Terre-Neuve dès les années 1815-1816 – près d'un tiers des armements recensés. Ils abandonnent bientôt les trafics classiques, trop risqués en temps de guerre et se lancent dans la course, activité de substitution hautement spéculative. La fratrie Fontan réalise ainsi

quatorze campagnes corsaires leur permettant de figurer au palmarès des armateurs les plus dynamiques de Saint-Malo. Près de la moitié de ces campagnes sont assurées en association avec l'un des négociants les plus actifs de la nouvelle bourgeoisie malouine, Thomas Ainé dit Thomas des Essarts, sur une période très courte allant de l'an V à l'an VIII. Les huit autres ne semblent pas sortir du cadre familial et s'échelonnent des années 1806 à 1813, exception faite d'une première tentative remontant à l'an V. On peut peut-être supposer que ce premier essai qui se solde par un échec (la *Minerve* de 260 tx, montée par 125 hommes d'équipage, ne faisant aucune prise) convainc la fratrie de s'orienter vers une association jusqu'en l'an VIII (1799-1800). Enfin, sous l'Empire, les Fontan reprennent seuls l'initiative de l'armement en course sous la raison Fontan jeune ou Fontan frères. Le bilan de leur activité corsaire est en demi-teinte : dix-neuf captures, cinq courses infructueuses, trois corsaires pris par l'ennemi – l'*Espérance* en l'an V, l'*Heureuse Espérance* en l'an VIII et le *Petit Charles* en 1812 – et un navire naufragé – les *Deux Frères* en 1808. Fait intéressant : près de 85 % des captures identifiées – seize sur dix-neuf – sont réalisées sous le Directoire (entre l'an V et l'an VIII), correspondant aux années les plus favorables de l'activité sous la Révolution, particulièrement dans le port malouin.

Si les résultats sont variables et les pertes sèches limitées, la totalité des prises n'est réalisée que par sept armements. Pour le dire autrement, une campagne sur deux voit un navire armé par les Fontan rentrer bredouille au port et dans 21,5 % des cas, le corsaire ne parvient pas à échapper à la vigilance des escadres britanniques. Huit comptes de campagne sont disponibles correspondant à quinze captures, soit 80 % de l'effectif. Celles-ci représentent un produit net s'élevant à 3 millions de fr. Le maximum est atteint avec l'*Aurora* – reprise américaine – dont la vente du navire et de la cargaison rapporte 851 403 fr. en 1807. Cinq expéditions se soldent par un bilan positif pour les actionnaires et trois sont sanctionnées par des pertes allant de 4 000 à 140 000 fr. Au total, les gains aux intéressés s'élèvent à plus d'un million de fr. La fratrie Fontan suspend son activité corsaire en 1813 pour se réorienter vers une navigation maritime plus classique, le petit cabotage, puis le grand dès 1814 et la pêche hauturière à destination de Terre-Neuve dès 1815. Une centaine d'armements sont ainsi enregistrés à l'Inscription maritime entre 1814 et 1820. Parallèlement à cette activité, la fratrie investit le conseil municipal de la ville de Saint-Malo sous l'Empire puis la Restauration, et apparaît régulièrement sur la liste des négociants notables.

Karine Audran

☛ *SAINT-MALO*, DES ESSARTS

FONTENAY THIMOLÉON HOTMAN CHEVALIER DE (1625, Paris-avril 1658)

Ce personnage reste à bien des égards énigmatique. Dans certains ouvrages, on ne le mentionne que sous le titre de chevalier de Fontenay. Charles Frostin indique même que le gouverneur de la Tortue, nommé en 1650, est en réalité Louis Aché de Fontenay et non notre personnage. Thimoléon Hotman de Fontenay (baptisé à l'église Saint-Josse) est fils de Thimoléon – né en 1578 et mort en 1638, secrétaire ordinaire de la chambre du Roi à la suite de la mort de son père en 1600, trésorier de France à Paris en 1605 – et de Marie Marcelle de Bouqueval (1585-1681), fille de Claude, contrôleur général des finances. Sa famille se déclare d'une noblesse ancienne originaire d'Emerick dans le comté de Clèves – Allemagne actuelle, région rhénane – mais en réalité les documents ne font mention de la famille qu'au milieu du XV[e] siècle avec Lambert, maître d'hôtel du duc Gérard de Nevers et membre d'une compagnie de 100 lances sous François I[er]. Thimoléon est fait chevalier de l'ordre de Saint-Jean de Jérusalem le 7 juin 1631 ; ses preuves sont admises le 15 novembre 1633. Il a dû suivre la voie commune à nombre de chevaliers passant plusieurs années à Malte à faire les caravanes réglementaires sur les navires

de cet ordre ou armés par un de ses confrères. Thimoléon Hotman devient capitaine de frégate en 1650 et 1651. Au cours de cette période, il croise sur l'île de Jersey, avec une lettre de course anglaise en date du 10 février 1650 signée par le roi Charles II. Il n'est pas le seul français à prendre une commission de course auprès du roi d'Angleterre, comme le montrent les cas de Job Forant et du chevalier Anglure de Bourlemont. Avec cette commission, on sait que Fontenay capture un navire hollandais de Schiedam qu'il ramène pour adjudication en France, puis un navire anglais. À la suite de la capture des îles de Sorlingues, Fontenay se dirige vers les Antilles. Arrivé à Saint-Christophe en 1652, sur une frégate de 22 canons, il s'entend avec son supérieur, le commandeur de Poincy, pour reprendre l'île de la Tortue au protestant Levasseur. Ce dernier étant mort, il arrive avec de Tréval, neveu de Poincy, et est rapidement reconnu par les habitants de l'île après avoir amnistié les assassins de son prédécesseur. Dès son entrée en fonction, il favorise la course contre les Espagnols. Selon Dutertre, « son inclination n'était qu'à faire équiper des vaisseaux pour aller faire la guerre à Saint-Domingue, & sur la côte de Carthagène, où il prenait tout ce qui sortait ou qui voulait entrer dans les havres, de sorte que le commerce y était entièrement cessé ». En 1653, sept navires flibustiers au moins prennent une commission à la Tortue. Aux dires du père Le Pers, l'île connaît une certaine prospérité, suffisamment pour essaimer sur la Grande Terre, à la Grande-Anse, côte de l'Ouest. Faut-il conclure que cette amélioration est due à la flibuste ? Le jésuite ajoute que le chevalier « équipait à cette fin autant de corsaires qu'il pouvait. Ses gens, à son exemple, donnaient presque tous dans ce genre de vie, en sorte que la plupart des boucaniers et habitants avec leurs engagés, s'embarquèrent indifféremment avec les flibustiers de profession pour gagner les bonnes grâces de leur gouverneur qui ne se prenaient que par là ». Voilà de quoi, en partie, expliquer la réaction espagnole. Gabriel Roxas Valle y Figuerosa s'empare de la Tortue en janvier 1654, avec cinq navires et 400 hommes. Les habitants l'obligent à accepter une capitulation honorable : les Français comptent 385 hommes portant l'arme et 44 canons. Le frère du chevalier, César, cadet de dix ans et également chevalier de Malte, ayant été conduit comme otage à Santo Domingo, Fontenay s'installe à Port Margot d'où il tente sans succès de reprendre la Tortue avec l'aide de boucaniers avant de repasser en France.

En 1656, une escadre française dirigée par La Roche Saint-André, contenant plus de 1 000 hommes, 4 navires et 126 canons, quitte la France pour rejoindre Madagascar et les îles Bourbon et de France. Sur la route, elle se dévie vers les côtes argentines dans la perspective de piller quelque villes, notamment Buenos Aires. Mais en l'absence de connaissance des côtes, ce projet n'aboutit pas. L'idée est reprise en 1657 par Fontenay. La flotte est armée par Charles Armand de La Porte de La Meilleraye, qui a armé aussi l'escadre de La Roche Saint-André, qui est le cousin germain de feu le cardinal de Richelieu. Son implication dans la Marine est importante à cette date, car après avoir été en 1647 nommé temporairement lieutenant général des vaisseaux et des galères, il se retrouve quelque temps gouverneur de la ville de Nantes. Parmi les autres intéressés, des Parisiens et des Normands, se trouvent Gayen, un gentilhomme parisien qui a investi 2 000 l-t et qui meurt au cours de l'expédition lors d'une rixe, et César Chappelain, alors secrétaire général de la Marine. Cette escadre n'est composée que de deux vaisseaux et d'une flûte. En dehors de Fontenay, les autres capitaines sont Job Forant et le Normand, Daniel. L'expédition est fatale pour Fontenay. En face de Rio de Janeiro, mal soutenu par Forant dans un combat naval contre trois navires hollandais loués aux Espagnols, il décède des suites de ses blessures en avril 1658. Forant ramène les survivants en France.

Roberto Barazzutti

☛ BOUCANIERS, DUTERTRE, FLIBUSTIERS, FORANT, *LA TORTUE*, LEVASSEUR, *MALTE*, *NANTES*, *MADAGASCAR*

FONTENEAU JEAN DIT *ALFONSE DE SAINTONGE* (v. 1484, Saintonge-1544)

Né en Saintonge – peut-être à Saint-Même-les-Carrières – Jean Fonteneau n'a pas encore 13 ans quand il s'embarque pour la première fois à La Rochelle, sur un petit navire de commerce. Durant de nombreuses années, il s'adonne au cabotage et fréquente assidûment les ports ibériques. Attiré par la navigation au long cours, il finit par intégrer la *Carreira da India*, ce qui l'amène à découvrir les côtes africaines et brésiliennes, puis à franchir le cap de Bonne-Espérance en direction des comptoirs portugais d'Asie. Il épouse d'ailleurs une Portugaise, Victorina Alfonso, d'où vraisemblablement le surnom (Alfonse) qui lui est donné de son vivant. Revenu s'installer à La Rochelle, il devient maître de navire et acquiert le statut de pilote. On le voit armer pour son propre compte, à des fins avant tout commerciales, mais aussi parfois pour pratiquer la course – voire la piraterie – à l'encontre des navires ibériques. Sa force réside dans sa longue expérience de la navigation et sa bonne maîtrise des routes maritimes (Europe, Amériques). Sa réputation atteint la cour et incite le roi François I[er] à le recruter comme « capitaine pilote » pour conduire l'expédition de Jean-François de La Rocque de Roberval en direction de la vallée du Saint-Laurent en 1542. Il en profite alors pour chercher le fameux « passage du Nord-Ouest » en direction de l'Asie, via le Pacifique, atteignant peut-être la mer de Baffin. En 1543, il prend fait et cause pour le royaume de France dans la guerre qui l'oppose à Charles Quint. Il arme en course plusieurs navires et capture de nombreux navires espagnols. À la fin de l'année suivante, ignorant la paix de Crépy, il poursuit ses attaques et rencontre une escadre ennemie au large du cap Saint-Vincent. Les Espagnols, menés par Pedro Menéndez de Avilés, le pourchassent jusqu'à La Rochelle et l'affrontent au cours d'un combat où il est mortellement blessé. Il nous a laissé plusieurs récits de ses voyages, publiés à titre posthume, dont *Les voyages avantureux du Capitaine Ian Alfonce* (1559), un *Routier* (1600) et *La cosmographie avec l'espère et régime du soleil du nord par Jean Fonteneau dit Alfonse de Saintonge, capitaine-pilote de François I[er]* (1904).

Mickaël Augeron

☛ *LA ROCHELLE*, MENÉNDEZ

FORANT JACQUES (v. 1585-v. 1649)

Jacques Forant est né vers 1585. D'autres documents donnent 1600 comme date de naissance – fiche biographique conservée aux archives de la défense hollandaise – ou 1579 – acte notarié hollandais de 1642 – ou 1588 selon Rainguet et Pinoteau. Son père aurait servi dans la marine protestante rochelaise, comme corsaire. Jacques Forant participe à la défense de La Rochelle en 1621 en qualité de vice-Amiral de la flotte protestante. À la suite de la prise de la ville, il part en Angleterre selon De Vaux de Folletier. Il existe dans les archives britanniques une lettre de 1627 à son nom. Il reste aussi le témoignage de Guillaume Coppier qui part en 1626 aux Indes occidentales sur la patache la *Cardinale*, dont la relation est imprimée en 1645. On le retrouve aux Provinces-Unies où il agit comme corsaire, sans doute au service des Hollandais. Il rapporte à Flessingue, en 1631, une caravelle espagnole chargée de sucre, puis, en 1632, une autre caravelle espagnole avec une semblable cargaison, capturée en compagnie d'un autre Français, Pierre La Loue dit Palu. On retrouve, quelque temps après, Jacques Forant au service de la marine hollandaise dans l'amirauté de Frise, ce qui est quelque peu surprenant. Grâce au soutien de Frédéric Henri de Nassau, il est choisi par les membres de l'amirauté d'Amsterdam comme capitaine de marine. En 1636, il dirige le vaisseau le *Gouda* de 28 canons dans l'escadre du vice-Amiral Banckert. La campagne se traduit par la prise de l'Amiral dunkerquois Collaert et du vice-Amiral Rombouts. À la suite de la campagne de 1638, il critique,

avec Wemmer van Berchem, l'action de Witte Corneliszoon de With lequel demande aussitôt une enquête. Forant fait partie de la clientèle de Tromp qui préside une cour martiale avec onze capitaines. With présente les attestations de cinq capitaines, dont celle du commandeur Joost Banckert, d'après lesquelles il n'a ni mal agi, ni été un lâche. Au cours du mois de mars 1639, il obtient que les deux capitaines payent chacun une amende de 400 fl. et soient relevés de leurs fonctions durant un an. With soupçonne Tromp de vouloir briser sa carrière, d'autant que ce dernier aurait proposé à Forant une promotion. On ne peut qu'aller dans le sens de cette hypothèse car Jacques Forant est présent dans la flotte à la bataille des Dunes. À la suite de cette rencontre, il participe, entre 1640 et 1646, à plusieurs campagnes du blocus de Dunkerque. En 1647, à bord du *Medemblink*, il sert la République de Venise contre les Turcs et est de retour avant la fin de l'année, car on le retrouve capitaine de l'*Overrijssel* dans l'escadre de Witte Corneliszoon de With à destination du Brésil. Il serait de retour à Rotterdam le 28 avril 1650 et décède peu de temps après car son épouse se déclare veuve dans différents actes de 1652. Celle-ci doit faire face à des difficultés financières consécutives à sa disparition, ce qui laisse perplexe l'information de Haag selon laquelle Jacques Forant aurait, en 1648, fondu des canons portant ses armes !

Esther Paris, qu'aurait épousé Jacques Forant vers 1628 selon une source qui n'indique ni le lieu ni la référence exacte de cette date, est signalée dans plusieurs actes notariés hollandais jusqu'en 1655. Elle aurait ensuite vécu quelque temps à Paris, vers 1660, où elle fut, selon un voyageur hollandais, emprisonnée pour dettes impayées. De ce mariage sont issus plusieurs enfants. Des fils – Jean, Jacques, Étienne et Job – on sait peu de choses en dehors de Job ; ce seraient tous des marins morts en service, sans que nous sachions quand ni dans quelle marine. Il y eut aussi deux filles, Esther et Marie. La première mariée le 28 novembre 1643, à Rotterdam avec Cornelis Jacosbzoon Hein – neveu de Piet Hein – serait morte avant 1645. La seconde, mentionnée dans les archives de Rotterdam, est mariée en 1655 à Jean de Sedirac, seigneur de La Hite, capitaine lieutenant ; ils eurent une fille prénommée Marie Johan La Hite ou La Hitte baptisée en 1656. La dernière trace d'elle dans les archives notariées de Rotterdam est de 1673. C'est peut-être cette sœur qui, en 1692, dénonce l'épouse de Job Forant, Marguerite Richier, pour son protestantisme.

Roberto Barazzutti

☛ BANCKERT, *DUNKERQUE*, *FLESSINGUE*, HEIN, *LA ROCHELLE*, TROMP, WITH

FORANT JOB (v. 1585-28 août 1692, Brest)

Les origines familiales de Job Forant sont obscures comme pour nombre d'officiers et ce malgré la carrière qui l'amène au grade de chef d'escadre. Le patronyme Forant apparaît dans les archives de l'île de Ré au cours de la décennie 1580. Job porterait le prénom de son grand-père paternel qui aurait servi dans la marine protestante rochelaise. Sa date de naissance est aussi incertaine. Certains auteurs ont même douté qu'il soit le fils de Jacques Forant. Meschinet de Richemont indique comme date et lieu de naissance l'année 1612 à La Tremblade reprise par bien d'autres biographes suite à sa notice dans le *Mercure de France* donnant l'âge de 80 ans, à son décès en 1692. Haag indique comme année 1630, ce qui est plus probable si on se réfère à une phrase du consul français des Pays-Bas Janot, dans un rapport de 1651, parlant du « jeune Forant » et de son début de carrière. Mais cela répond difficilement à la date de mariage de ses parents, qui est peut-être erronée…

Job Forant commence sa carrière maritime dans la marine hollandaise. Il est nommé capitaine fin 1646 et participe à l'escadre de renfort envoyée par les États Généraux et la *WIC* sous Witte de With. C'est là qu'il se fait connaître mais pour des raisons qui ne sont pas à son

avantage. En effet, capitaine du *Het Dolfijn* de 32 canons, il doit faire face à une mutinerie, menée par un lieutenant ancien pirate, qui réussit. Le navire retourne aux Pays-Bas et Job Forant, emprisonné jusqu'en 1650, est jugé. Révoqué, il est banni du pays. C'est là que se situe l'intermède anglais tout aussi difficile à éclairer. R. C. Anderson signale un Job (Robert) Foran capitaine du navire la *Fortune* vers 1649. Ce qui correspond difficilement avec la date d'emprisonnement de Job Forant. Soit il s'agit d'un homonyme, soit d'une erreur dans les dates rendue possible car les calendriers en usage à l'époque ne sont pas identiques. En tout cas, Job Forant dirige bien un navire corsaire en 1651 avec une lettre de marque délivrée par le roi d'Angleterre Charles II. Il n'est pas le seul français à soutenir la cause royaliste. Le chevalier Hotman a aussi une commission de ce Roi, tout comme le chevalier Anglure de Bourlemont. On retrouve Job Forant à Dunkerque, où il aurait attaqué un navire hollandais dirigé par un dénommé Banckert. Il sert par la suite dans la marine française et lors de la bataille du 9 août 1652, il commande un petit bâtiment dans l'escadre qui met en déroute une flotte espagnole au mouillage de Chef de Baye. Il est blessé à l'attaque du bourg. En mai 1653, il est promu capitaine de vaisseau. Lors de la bataille navale de Barcelone, le 29 septembre 1654, il est de nouveau blessé. En 1655, il est encore indiqué comme capitaine de vaisseau, mais on ne trouve pas de trace de son activité l'année suivante.

En 1657, son expérience brésilienne lui vaut d'être recruté par le duc de La Meilleraye et César Chappelain dans l'escadre dirigée par Thimoléon Hotman de Fontenay où il commande la *Renommée.* Job Forant semble, au cours de cette expédition et d'après l'auteur anonyme du récit, ne pas avoir beaucoup soutenu Hotman dans le combat contre des navires hollandais au cours duquel le chevalier trouve la mort. Forant regagne la France avec l'unique prise de cette expédition, un navire flamand de 600 tx. Il naviguerait par la suite dans le golfe du Mexique comme l'atteste une mention dans un rapport : « Vous avez assez de relations des costes de ces pays-là. J'ai eu l'honneur de vous en envoyer des mémoires, il y a plus de quatre ans qui m'avaient été dictés par un navigateur qui y avait fait un grand séjour. M. Forant et M. de Beaulieu capitaines des vaisseaux du Roi ont bien navigué dans ces mers-là et je crois que M. Gabaret le père y a esté aussy ». En 1661, lors de la chute de son protecteur Nicolas Fouquet, Forant se trouve aux Dunes avec la *Renommée*, où il y ferait du commerce, sans plus de précision. Colbert du Terron s'interroge à son sujet, disant que « pour la mer et l'habitude aux longs voyages, il a tout ce qu'il faut avoir, mais avait-il assez de sens et de tête pour exécuter toutes les choses dont il pouvait être chargé ? ». On le retrouve en 1664 capitaine du *Brézé,* de 800 tx, chargé d'amener Monsieur de Tracy et des troupes du régiment de Carignan-Sallières au Québec. Coïncidence, c'est cette même année qu'arrive au Québec, un autre Forant ou Forand qui est à l'origine de cette branche québecoise. S'agit-il d'un parent ? Cette même année 1664, il mène un combat contre plusieurs bâtiments barbaresques, à l'aller ou à son retour à La Rochelle. En 1666, dans l'escadre du duc de Beaufort, il se trouve sur la *Sophie* et en 1667 il est envoyé aux Provinces-Unies et au Danemark pour surveiller la construction de navires destinés à la France. En 1668, il est anobli et l'année suivante il dirige le *Monarque* dans l'escadre du duc de Beaufort qui vient tenter un ultime effort pour sauver Candie des Turcs. À la mort du Grand Maître de la Navigation, il est confirmé par Louis XIV dans son grade de capitaine de vaisseau, le 12 novembre 1669.

On le retrouve en 1672, emprisonné plusieurs mois dans les tours de La Rochelle, à la suite, semble-t-il, de plaintes du lieutenant général de La Haye concernant son commandement du vaisseau le *Courageux* lors de la campagne dans les Indes orientales ! En 1673, il se distingue dans les combats contre les Hollandais et reçoit le 16 juillet 1674, une pension de 1 000 l-t. En septembre 1676, il capture deux corsaires et le 12 juillet de l'année suivante, sous

Châteaurenault, il rencontre au large de l'île d'Ouessant une flotte hollandaise revenant de Smyrne, commandée par Tobyas, forte de seize navires dont trois de guerre – un de 66 canons. Dans l'escadre française composée de sept navires Forant commande le *Hardi*, de 34 canons. Il coule le *Francisco de Paulo* de 26 canons dont la cargaison est évaluée à plus de 30 000 écus. L'année d'après, Forant est envoyé récupérer les canons perdus par l'Amiral d'Estrées en 1678-1679 sur le récif des îles Aves. Duquesne, critique acerbe mais juste, écrit à Seignelay en 1681 : « Comment laissez-vous rouiller Forant qui est un des meilleurs manœuvriers et soldats ? ». En 1682 et 1684, il se trouve dans l'escadre chargée des bombardements d'Alger et de Gênes. Sa conversion au catholicisme, en décembre 1685, par Bossuet, est récompensée par sa nomination de chef d'escadre le 12 février 1686, avec mission de surveiller la région de La Tremblade pour éviter la fuite de religionnaires. Le 28 juin 1686, croisant dans l'Atlantique, il capture deux galions espagnols ainsi qu'une flûte hollandaise qu'il est toutefois obligé de restituer le 6 juillet. En 1689, il participe à la bataille de Bantry Bay, puis, en 1690 il est chargé d'une mission d'escorte en Manche. Le 28 août 1692, il décède à Brest. En 1687, il avait épousé Marguerite Richier, dont la mère était une Richier de La Rochelongchamps, mais entretenait aussi une relation avec une fille de La Rochelle, Tatin ou Taton Bortel. Son épouse légitime, protestante, avait été dénoncée par la sœur de Job et enfermée en 1692-1693 au couvent où elle dut abjurer tandis que ses deux enfants, Isaac-Louis et Marguerite, étaient confiés à cette sœur. En 1697, Louis XIV accorda à la veuve une pension viagère de 600 l-t réversible sur les enfants, dont le garçon sera officier général sous Louis XV.

Roberto Barazzutti

☛ *Alger*, Banckert, Barbaresques, *Barcelone*, Beaulieu, *Dunkerque*, Duquesne, Fontenay, Gabaret, *Gênes*, *La Rochelle*, Seignelay, *WIC*, With

Forbin-Gardanne Claude, chevalier puis comte de (1656, Gardanne-1733, Marseille)

Claude Forbin est issu d'une illustre famille provençale établie depuis le XIVe siècle, dont le plus célèbre membre, Palamède (décédé en 1508) fut chargé par Louis XI de recevoir l'allégeance de la Provence lors de son rattachement à la France en 1481. Si l'on rencontre de nombreux Forbin dans la trilogie nobiliaire « Église, épée et robe », ils se distinguent particulièrement dans l'Ordre de Malte. Claude de Forbin est très tôt attiré par la mer. Cependant, servi, parfois desservi, par un caractère intrépide et violent – à 10 ans il éventre un chien enragé –, il mène une carrière hors norme tant dans la Marine royale que dans la course. Embarqué comme cadet – aspirant officier – aux galères, le chevalier de Forbin participe pendant plusieurs années à tous les événements maritimes importants : combats de Messine en 1675, campagne aux Amériques en 1680, bombardements d'Alger en 1682, entrecoupés de deux années de service dans l'arsenal de Brest, caché sous l'identité de son frère après un duel mortel à Toulon. Le pardon royal est accompagné d'une mission diplomatique au Siam en 1685, que Forbin négocie avec sa fougue habituelle, si bien qu'il prend la tête de l'armée siamoise et revient en 1687 paré d'un titre de maréchal !

Seignelay lui confie en 1689 une petite frégate, les *Jeux* (16 canons) pour croiser en Manche contre les coalisés de la Ligue d'Augsbourg. Le 22 mai 1689 pendant le convoyage de vingt navires marchands, de conserve avec Jean Bart sur la *Railleuse* (24 canons), les deux marins, chassés au large de Wight par deux Anglais puissamment armés de 42 et 48 canons, sont contraints d'abaisser leur pavillon après un combat inégal qui sauve le convoi. Emmenés en captivité à Plymouth, ils s'évadent ensemble onze jours plus tard, de nuit dans une petite yole à deux avirons, et font terre à Saint-Malo après plus de quarante-huit heures d'efforts dans le brouillard. Ils reçoivent le grade de capitaine de

vaisseau (juin 1689). Reparti en course à l'automne sur la flûte la *Marseillaise* – armée par sa famille ? – à peine a-t-il capturé un anglais chargé de sucre qu'une déferlante manque d'engloutir son navire, seul son exceptionnel sang-froid permet de le sauver. Tout juste réparé, Forbin s'empare d'un navire de Flessingue. Le 10 juillet 1690 à la bataille de Bévéziers, il combat sur le *Fidèle* (46 canons) mais c'est aux commandes du *Comte*, une des sept frégates menées par Jean Bart, qu'il reprend la mer (juillet à novembre 1691), écumant les mers du Nord en dépit du blocus anglo-hollandais ; à leur bilan, des ravages dans la flotte de pêche hollandaise et la saisie de quatre flûtes de 400 000 l-t de valeur. Revenu en escadre, il commande la *Perle* (52 canons) à la bataille de Barfleur en mai 1692, et rentre à Saint-Malo son bâtiment endommagé.

Guéri de ses blessures, il monte à nouveau la *Perle* en 1693. À Lagos, le 27 juin, il incendie trois vaisseaux du convoi de Smyrne. Forbin prend en charge la marine de Bayonne pendant un an, avant sa nomination pour Toulon en 1695 où il commande successivement une batterie de 25 canons puis le *Marquis* sur lequel il arraisonne près de Cythère un riche vaisseau hollandais (68 canons), chasse les pirates flessinguais en mer Ionienne, et les corsaires devant Alger ; en 1696 lui sont confiés deux vaisseaux de 50 canons pour la course en Méditerranée contre les mêmes cibles. Il effectue quelques prises et escorte de Bizerte à Marseille douze opulents marchands français. En 1697 il monte l'*Heureux Retour* au siège de Barcelone. Deux ans plus tard le Roi lui décerne le titre de chevalier de Saint-Louis.

En 1701 la guerre de Succession d'Espagne lui offre un nouveau tremplin pour la gloire. Avec deux frégates, Forbin traque le ravitaillement des Impériaux en Adriatique ; il débusque le double-jeu de Venise et, peu embarrassé de diplomatie, il arraisonne ses navires suspects : une centaine au total dont une quarantaine de bâtiments importants. Le 7 août 1702, s'approchant de nuit en chaloupe, il incendie un navire anglais de 50 canons à l'entrée de la lagune, après l'avoir abordé à la tête de ses hommes par les sabords-arrières. Il bombarde Trieste, rançonne Fiume, impose sa loi aux Vénitiens comme aux Impériaux qui conjurent le ciel de leur épargner tout ensemble la tempête et *il cavalier di Forbino !* Ses actions au Levant à la protection du commerce de 1703 à 1705, les fructueuses croisières de l'escadre de Dunkerque qu'il commande ensuite en Manche et mer du Nord, couronnées en 1706 par la capture de dix navires anglais en juin, deux vaisseaux hollandais en juillet et trois en octobre, plus encore l'attaque (13 mai 1707) d'un convoi marchand anglais – vingt-quatre bâtiments pris, dont deux vaisseaux de 70 canons – tous ces hauts faits lui valent les titres de comte de Forbin et de chef d'escadre (mai 1707) qu'il honore aussitôt par une campagne dévastatrice jusqu'en mer Blanche en juin-septembre. De retour en Atlantique, il appuie la division de Duguay-Trouin dans l'assaut d'un convoi anglais de quatre-vingt-cinq voiles dont cinq gros vaisseaux (octobre 1707). Les pertes ennemies sont considérables, un seul vaisseau parvient à fuir et soixante bâtiments sont capturés. En 1708, il cesse de naviguer après une descente ratée en Écosse avec le prétendant au trône d'Angleterre, Jacques-François Stuart.

Handicapé par des infirmités consécutives après quarante-quatre ans de navigation, aspirant à vivre loin des fracas du siècle, le comte de Forbin, resté célibataire, se retire en 1715 à Marseille en son château de Saint-Marcel. Il s'y éteint en 1733, après avoir consacré une partie de son importante fortune aux déshérités, fortune dans laquelle il est difficile d'extraire la part due à la seule course.

Marie-Christine Célérier

☛ *ALGER*, *BARCELONE*, BART, *BAYONNE*, *BREST*, DUGUAY-TROUIN, *DUNKERQUE*, *FLESSINGUE*, *MALTE*, *MARSEILLE*, PAVILLONS CORSAIRES ET PIRATES, *SAINT-MALO*, SEIGNELAY, *TOULON*, WIGHT

FORGET JULIEN (?-ap. 1700)

Ce solide gaillard est le fils de Laurent et de Marguerite Debourdeaux, originaires de la paroisse Saint-Nicolas de Nantes, qui appartenaient à la petite bourgeoisie en tant qu'armeurs de vins. Derrière Julien Forget, il faut chercher instinctivement l'ombre du capitaine Desmarestz dont il partagera toutes les aventures depuis le départ de la Martinique (octobre 1691), jusqu'à son naufrage et son exil à l'île d'Anjouan et sa retraite à l'île de la Réunion. C'est d'ailleurs Forget qui procède en personne à l'ondoiement de la propre fille de Desmarestz en 1698, étant, par la même occasion, l'amant de la belle-sœur de celui-ci dont le mari est alors aux galères à Marseille. À l'instigation du gouverneur de la Réunion, il quitte l'île le 28 novembre 1699 sur la *Zélande*, pour monter une entreprise de commerce interlope entre Madagascar, la Réunion et la Martinique. Son projet rencontre un grand enthousiasme à la Martinique où les habitants rêvent de faire fortune dans le commerce maritime, à l'instar de Curaçao ou de la Jamaïque. Son succès doit aussi beaucoup à l'arrivée providentielle d'un de ses frères, Bonaventure Forget, avec un navire de Nantes dont une grande partie de la cargaison servira à cet armement. Il lui donne aussi son chirurgien, Joseph de Guigné, pour servir de subrécargue et veiller à la gestion de la cargaison pendant le voyage. Julien Forget part de la Martinique le 2 juillet 1700 avec un joli brigantin nommé non sans ironie *l'Aventurier* de 50 tx et de 18 hommes d'équipage. L'aventure tourne court à Madagascar. Quoiqu'il ait pris toutes ses précautions, connaissant bien sa clientèle, à Fénérive, il ne peut empêcher que son brigantin ne tombe entre les griffes d'une petite bande de pirates anglais commandée par George Booth. Étant traité avec beaucoup d'humanité, il conserve ses livres, ses papiers et tout ce qu'il prétend lui appartenir, comme plusieurs barriques de rhum, de quoi acheter des vivres. On n'entend plus parler de lui par la suite. Le but de Forget était de mettre en place un circuit supplémentaire dans le cadre de la traite négrière avec des voyages en droiture où, à l'instar des Yankees, les Martiniquais auraient écoulé leurs eaux-de-vie en contrebande. Faire ce commerce avec des forbans est cependant dangereux, quatre négriers de Nouvelle-Angleterre ou de New York disparaissent à la même époque.

Jacques Gasser

☛ DESMARESTZ, *NANTES*, *NEW YORK*, *MADAGASCAR*

FORT CAROLINE

En mars 1563, l'édit d'Amboise met fin à la première guerre de religion et offre à la France une paix de quatre ans. Cette trêve permet à l'Amiral Coligny de poursuivre son projet d'implantation en Floride et de préparer une nouvelle expédition suite à celle de 1562 qui avait vu l'établissement puis l'abandon de Charlesfort dans l'actuelle Caroline du Sud. Jean Ribault, chef de l'expédition de 1562, étant alors emprisonné à Londres, Coligny décide de lui substituer le Poitevin, René Goulaine de Laudonnière. Celui-ci quitte Le Havre en avril 1564 avec trois vaisseaux. En juin 1564, il arrive sur les côtes Nord-Est de Floride et décide de construire Fort Caroline à l'embouchure de la rivière de May près de l'actuel Jacksonville.

Jusqu'en septembre 1565, moment où les Espagnols viendront en force déloger les Français, la petite colonie, forte de 200 personnes dont 150 soldats, ne subit que des revers. Les Français prennent, à tort, partie dans les guerres qui opposent des chefs amérindiens Timucuas, puis, en novembre 1564, Laudonnière est renversé par des mutins impatients de capturer des galions espagnols qui croisent au large des Bahamas et doit, pour recouvrer sa liberté, les laisser filer avec deux navires. Cet incident a de graves conséquences car certains de ces corsaires sont capturés au large de la Jamaïque par les Espagnols qui obtiennent d'eux des informations précises sur Fort Caroline. En juillet 1565, affamés car refusant de cultiver la terre, et ayant subi les ravages d'une épidémie de

paludisme, les Français se saisissent d'un chef indien pour l'échanger contre de la nourriture et ce faisant s'aliènent une population locale dont ils sont pourtant tributaires pour survivre, explorer l'intérieur des terres et, espèrent-ils, découvrir des gisements d'or et d'argent… Le mois suivant, alors que Laudonnière s'apprête à abandonner Fort Caroline, de retour d'une expédition aux Antilles, l'Anglais John Hawkins, corsaire et trafiquant d'esclaves, arrive sur les lieux, guidé par un pilote dieppois qui avait fait partie de l'expédition de 1562. Il ne s'agit aucunement d'une visite inopinée mais bel et bien d'un voyage de reconnaissance. Hawkins propose à Laudonnière de l'aider à rentrer en France mais celui-ci, méfiant, refuse. Laudonnière a doublement raison. D'une part, une semaine après le départ du capitaine anglais, Ribault, à la tête d'une flotte de sept navires, arrive avec 600 colons et quatre compagnies d'arquebusiers. Coligny voit grand et la France se donne enfin les moyens d'une implantation durable en Floride. D'autre part, même si Hawkins avait ramené Laudonnière en France avant de rentrer en Angleterre, comme il le lui avait promis, il ne fallait surtout pas abandonner Fort Caroline devant les Anglais, la victoire finale des Espagnols étant alors imprévisible.

À partir de septembre, les événements s'accélèrent soudainement. Moins d'une semaine après l'arrivée de Ribault, une expédition répressive espagnole composée de cinq navires et de 800 hommes croise au large de la rivière de May. À sa tête se trouve Pedro Menéndez de Avilés, redoutable stratège et impitoyable guerrier, anciennement capitaine général des convois de Nouvelle-Espagne et nouveau gouverneur (*adelantado*) de Floride. Menéndez poursuit un double objectif: déloger les Français, d'autant plus dangereux qu'ils sont en grande majorité protestants et fonder une série d'établissements le long de la côte états-unienne de la Floride à la baie de Chesapeake. Après une escarmouche au large de l'embouchure de la rivière St. John's, Menéndez longe la côte vers le sud et fonde la ville de Saint-Augustine (*San Augustín*) à soixante kilomètres de Fort Caroline. L'inévitable confrontation tourne au désastre pour les Français. Ribault, avec le gros des forces, décide d'attaquer l'Espagnol par mer alors que Menéndez fait le choix inverse et marche nuitamment vers un Fort Caroline diminué. Surpris par une très forte tempête, peut-être un ouragan, les navires de Ribault se perdent en mer et s'échouent sur les côtes de Floride au sud de Saint-Augustine au cap Canaveral alors que les Espagnols capturent facilement le fort français. Les jeux sont faits. Laudonnière, Jacques Le Moyne de Morgues, artiste et cartographe de l'expédition, Jacques Ribault, fils du capitaine dieppois, et une poignée d'autres, abandonnent Fort Caroline pour retourner en France alors que Ribault et les rescapés de la tempête (400 hommes peut-être) sont, hormis quelques catholiques et des musiciens, retrouvés, capturés et exécutés par les Espagnols de septembre à novembre 1565. De nos jours, les plages de Matanzas Inlet, situées au sud de Saint-Augustine et dont le nom vient du verbe espagnol *matar* (tuer), rappellent cette tuerie. Les massacres de Floride, qui ne peuvent se comprendre que dans le contexte des guerres franco-espagnoles qui ont traversé le XVIe siècle jusqu'à la Paix de Vervins (1598) et des luttes religieuses qui déchirent alors la France et secouent l'Europe, suscitent néanmoins en France une grande émotion et une vive réaction, principalement dans les milieux réformés. La Cour de Charles IX, par ailleurs minée par une faction pro-espagnole grassement payée et très hostile au parti huguenot personnalisé par Coligny, n'a guère les moyens de défier Philippe II et proteste bien timidement. En 1568, une expédition de représailles est néanmoins conduite, à titre privé, par un gentilhomme bordelais, Dominique de Gourgues, probablement protestant au moment des faits mais mort catholique, qui massacre les garnisons espagnoles des forts qui ont remplacé Fort Caroline et Charlesfort, soit respectivement San Mateo et San Felipe. Triste épilogue, sans doute, à un flagrant échec

colonial. Une réplique du Fort Caroline – *Fort Caroline Memorial Park* – construite en 1953, à quelques pas du site originel désormais englouti sous les eaux de la St. Johns River, accueille aujourd'hui de nombreux touristes.

Bertrand Van Ruymbeke

☛ CHARLESFORT, COLIGNY, HAWKINS, LAUDONNIÈRE, *LE HAVRE*, MENÉNDEZ, RIBAULT

FOURMENTIN JACQUES-OUDART DIT *LE BARON BUCAILLE* (20 février 1764, Boulogne-10 janvier 1848)

Le plus célèbre de tous les marins boulonnais est sans conteste Jacques-Oudart Fourmentin, dit le baron Bucaille, qui reçoit deux pistolets d'honneur, un sabre d'honneur, la croix de la Légion d'honneur et est fait chevalier de l'Empire par Napoléon à son quartier général d'Ebersdorf, le 7 mai 1809. Il est l'auteur de quatre-vingt-dix-neuf prises, compte non tenu de celles reprises par les Anglais.

Fourmentin est issu d'une famille de maîtres de pêche. Son père, qui possédait deux barques en 1753, périt en mer en 1772. Jacques a trois frères qui s'illustrent également comme corsaires et avec lesquels il navigue fréquemment. Son aîné, Denis, est tué en 1799 comme capitaine du *Furet*. Fourmentin commence comme mousse puis embarque à 18 ans (en 1782) dans la Marine royale sur le vaisseau l'*Éveillé* de 64 canons dans la flotte de l'Amiral d'Estaing qui se rassemble à Cadix pour envahir la Jamaïque. Il navigue ensuite à la pêche au début de la Révolution. Il embarque à la course comme matelot payé 21 fr. sur le corsaire l'*Égalité* de 50 tx dès le 6 février 1793. Ce navire est armé par François Trudin qui commande le mois suivant le corsaire le *Patriote*. Son successeur au commandement, Pierre Hornay, est capturé avec son équipage le 20 février mais Fourmentin est rapidement libéré le 13 juillet. L'année suivante, il réembarque comme matelot sur le corsaire le *Souffleur* (avril à novembre 1794), puis, comme contremaître, il fait deux courses en 1795 sur la *Brûlante*. Il prend son premier commandement de capitaine corsaire le 17 juin sur le *Furet*, armateur Tiesset fils, avec lequel il effectue trois courses en 1796 et 1797, faisant quatre prises. Il livre, le 12 vendémiaire an V, un violent combat contre un lougre de guerre anglais de 6 canons, ce qui lui vaut une lettre de félicitations du ministre de la Marine, Truguet. Il reçoit ensuite le commandement de l'*Enjôleur*, armateur Delporte frères, avec lequel il fait deux croisières en association avec le *Furet n° 2*, de son frère aîné Denis Fourmentin. Ensemble, ils font huit prises : quatre smogglers et quatre bateaux pêcheurs anglais. Il passe ensuite sur le *Rusé*, armé par Tiesset, revenant cependant naviguer sur l'*Enjôleur*. Les deux courses du *Rusé* ont fait neuf prises dont plusieurs en commun avec Cary, commandant l'*Unité*. Ces prises sont de bonne valeur allant de 66 000 à 98 285 l-t mais l'*Aventure* de Belfast atteint la somme exceptionnelle de 499 316 l-t. Avec ces croisières, Fourmentin devient riche.

La prise du *Growler*, à la fin de 1797, lui vaut une paire de pistolets d'honneur offerte par le Directoire. Ce bâtiment, un brick-canonnière attaché à la protection des côtes anglaises et armé de pièces de 18 et de caronades de 32, est chargé de l'escorte d'un convoi côtier. Fourmentin, capitaine du *Rusé*, l'attaque dans la nuit du 21 au 22 décembre 1797, avec l'aide de l'*Espiègle* (capitaine Duchenne). Au cours de l'engagement, le capitaine anglais est gravement blessé et ramené à Boulogne où il meurt en dépit des soins prodigués. Avant de mourir, il remet son sabre à Fourmentin. Le *Growler* acquis par l'État pour 90 000 fr, est la seule prise de cette campagne. Le capitaine Duchenne reçoit également une paire de pistolets d'honneur. Fourmentin reprend ensuite la mer le 15 avril 1798 sur l'*Enjôleur* (38 hommes), armé par Delporte frères. Il livre encore plusieurs combats, réussissant à échapper à un lougre de guerre anglais. Le trois-mâts qu'il poursuit s'échoue sur une plage anglaise sans qu'il puisse l'atteindre. Bien que bredouille, il reçoit le commandement du *Rusé*, armé par

Delporte frères, en novembre 1798, partant en croisière avec son frère Denis sur le *Furet*, armateur Tiesset fils. Quatorze petites prises sont réalisées. Fourmentin reprend ensuite la mer sur l'*Enjôleur* pour une troisième course. En même temps, il embarque un officier du génie chargé de lever un plan des côtes de l'Angleterre. Il s'empare de trois navires, tous avec des faux papiers neutres, qui sont déclarés de bonne prise, puis de trois navires anglais. Les deux frères interceptent ensuite un convoi de 90 navires partis de Lisbonne et se saisissent de l'*Hibernia* vendue 353 379 fr, de la *Bienfaisance*, vendue 127 466 fr. et de la *Doris* vendue seulement 8 016 fr. Fourmentin part alors comme officier de port au Havre où il reste de décembre 1798 à décembre 1802. Cependant, en 1801, il sert sous les ordres de l'Amiral Latouche-Tréville comme commandant d'un petit aviso chargé de surveiller l'escadre de Nelson qui fait le blocus de Boulogne. Le 4 août 1801, il prévient l'Amiral français de l'attaque que prépare Nelson et qui est un cuisant échec pour ce dernier.

Avec le retour de la paix en octobre 1801, Fourmentin navigue au commerce sur le *Succès*. Dès la rupture de la paix d'Amiens, Fourmentin repart en course sur l'*Impromptu*, armateur veuve Lafoirez cadet, long de 52 pieds et portant 40 hommes mais armé de 2 pierriers seulement. En croisière avec son frère Nicolas, ils font huit prises dont le *Neptune*, goélette venant de Norvège, chargée de planches et de fer, vendu 171 740 fr. À l'inverse, deux smogglers, la *Vénus* et le *Richard* ne sont vendus au total que 4 341 fr. La campagne est cependant rentable. À la demande de son épouse, Fourmentin arrête la course pour devenir officier de port à Boulogne (juillet 1804 à octobre 1805). Ayant reçu une paire de pistolets d'honneur du Directoire, il a automatiquement droit à la Légion d'honneur, mais ses exploits, notamment sa vigilance lors du blocus de Nelson, lui font attribuer cette croix qui, selon ses *Notes*, lui aurait été remise par Napoléon en personne le 16 août 1804. Il reprend la mer le 20 octobre 1805 sur l'*Adolfe*, armé par Merlin-Dubreuil, portant 14 canons, long de 55 pieds et contenant 55 hommes. Le général Adréossi figure parmi les actionnaires. Il fait neuf prises vendues 1 244 814 fr, dont le *Basset* vendu 419 954 fr. et le *Lisbon Packet* 254 540 fr. Après une telle réussite, il appareille à nouveau pour deux campagnes sur l'*Étoile*, du même armateur, 65 hommes d'équipage et 14 canons avec 2 pierriers. Il fait campagne d'octobre 1805 à janvier 1806 puis en février 1806. Deux prises sont enregistrées et deux autres avec son frère Nicolas sur le *Voltigeur* puis trois autres avec un troisième corsaire l'*Églé* (capitaine L.T. Hénin). Il arrête alors de naviguer en corsaire jusqu'à la fin des hostilités. Une chose est certaine, ses parts de prise lui ont permis d'atteindre une bonne aisance financière.

Fourmentin repasse ensuite au commerce en 1814 comme second, puis comme capitaine du *Succès*, de 1815 à 1817. Il semble alors arrêter de naviguer pour vivre de ses rentes. Il est, à cette date, âgé de 54 ans. Il s'occupe de ses enfants dont l'un, Jean Marie Fourmentin, chimiste réputé, est élu député du Pas-de-Calais en 1848. Il meurt à l'âge de 83 ans en 1848.

Patrick Villiers

☛ *Boulogne*, *Cadix*, Duchenne, *Lisbonne*

François l'Olonnais : voir **Nau Jean David**

Frères de la côte : voir **Flibustiers**

Frobisher Sir Martin (v. 1535-22 novembre 1594)

Martin Frobisher a des origines écossaises. Sa famille s'est établie dans l'ouest du Yorkshire au milieu du XIVe siècle, ayant acquis par alliance le petit manoir d'Altofts à Normanton près de Wakefield. C'est là que naît Martin, troisième

de cinq enfants. Son père, Bernard, meurt alors qu'il est très jeune, en 1542, puis c'est au tour de sa mère, Margaret Yorke, en 1549. Martin est confié au frère ou au cousin de sa mère, Sir John Yorke, marchand aventurier, sous-trésorier à l'hôtel des monnaies de Southwark puis de Tower mint et *sheriff* de Londres. Cet intime du Lord Protecteur duc de Somerset puis du Lord President duc de Northumberland, sous le règne d'Édouard VI, se charge d'apprendre le commerce à son jeune parent. Ayant déjà investi dans l'armement dirigé par Thomas Wyndham sur les côtes marocaines, il participe financièrement au premier voyage de traite britannique sur les côtes de Guinée, en 1553. Il envoie Martin Frobisher comme assistant de son subrécargue. Le jeune Martin fait partie des 40 survivants: les deux tiers des marins ayant été décimés par les fièvres dont Wyndham, qui commandait les trois navires de l'expédition. Seule la pinasse la *Lune* regagne son port d'attache. Les Anglais se sont illustrés comme pirates en se saisissant de navires portugais. L'or et le poivre ramenés en Angleterre rentabilisent cependant l'opération et Frobisher repart en 1554, sous la direction de John Lok, le plus jeune des cinq frères Lok. Cette fois, il a moins de chance. Les cinq bâtiments anglais ont pour consigne de ne pas entrer en contact avec les Portugais. À Shamma, Frobisher accepte d'être otage pour faciliter les transactions auprès d'un roi nègre. Les Anglais sont surpris par des vaisseaux portugais. Abandonné, Martin est d'abord incarcéré à La Mina puis à Lisbonne. Élargi, il retourne en Barbarie dans les années suivantes. On lui prête l'intention d'avoir planifié la prise du fort de La Mina.

La guerre qui oppose brièvement la France à l'Angleterre, à la fin du règne de Mary Tudor, lui donne l'occasion de devenir corsaire. Il bénéficie comme beaucoup du grand nombre de lettres de représailles émises, à condition de n'attaquer que les Français. En 1563, au début du règne élizabéthain, durant la courte guerre qui clôt la première guerre de religion en France, les Britanniques sont d'abord sur la défensive et mobilisent 400 bateaux et 25 000 marins. Certes, Philippe II n'est plus roi d'Espagne mais les clauses de non-agression n'ont pas changé à l'égard de l'Espagne. Dans le Yorkshire, Frobisher obtient le patronage de Sir Henry Percy, futur duc de Northumberland. Il s'associe avec John Appleyard qui se fait délivrer par Louis de Condé une commission pour courir sur les catholiques. Martin, son frère John et Peter Killigrew prennent la mer montant respectivement l'*Anne Appleyarde*, le *John Appleyard* et l'*Elizabeth Appleyard*. Cinq prises sont réalisées sur des catholiques français mais, involontairement ou non, Martin, en compagnie de Thomas Cobham, plus pirate que corsaire, s'empare de la *Catherine*, navire espagnol. Non seulement le sang a coulé, mais le navire est mené à Baltimore en Irlande, le butin étant rapatrié par morceaux en Cornouaille. Le vice-Amiral du Devon, Sir Arthur Champernowne doit obtempérer. L'ambassadeur d'Espagne exige la restitution de tapisseries destinées au roi d'Espagne en personne. Le vin a lui définitivement disparu. Frobisher et son frère sont enfermés plusieurs mois à Launceston. En 1564, ses moyens financiers lui permettent d'armer lui-même la *Mary Flower*. Son navire appareille de Tynemouth pour faire la traite en Afrique, mais suspecté de piraterie, Martin est à nouveau arrêté. Un flamand a été pris par un navire à la coque noire, s'agissait-il de la *Mary Flower*? Il est possible que Frobisher ait eu l'intention de ravitailler La Rochelle. À Londres, le cardinal de Châtillon, frère de Gaspard de Coligny, lui remet une commission. Il intègre une escadre de six navires, au sein de laquelle, il commande le *Robert*. Il opère en compagnie de John Vaughan, un pirate, depuis le port de Rye. Les prises se suivent: la *Marie* de Mortagne, chargée de vin de Bordeaux, en avril 1569 le *Saint-Jean* de Bordeaux puis l'*Hirondelle*, chargée de cire, coton, plomb mais qui est anglaise. Quant à la *Magdalène* de Cherbourg, venant du Cap-Vert et de Bordeaux avec du plomb, de l'ivoire et du vin, des Anglais ont des parts dans la cargaison ce qui n'empêche pas le navire d'être intégré

dans l'escadre. Frobisher est un corso-pirate qui, comme beaucoup, devient gênant pour Elizabeth. Il n'est pas question de rompre avec l'Espagne et, bientôt, les Gueux de la mer en font les frais, étant chassés des bases anglaises. Si Thomas Cobham parvient à s'enfuir, Frobisher est encore une fois accusé de n'avoir pas cherché à différencier les bâtiments montés par les catholiques français des autres navires. Incarcéré à la prison de la Flotte puis à Marshalsea, il ne recouvre la liberté qu'en mars 1670, bénéficiant de l'amitié du Lord admiral Clinton et de l'appui de quelques relations. On lui donne même le commandement du *Carrack Lane* et de trois autres navires pour aller chasser les pirates, ce dont il s'acquitte apparemment sans changer vraiment ses habitudes. Sans que sa position religieuse soit toujours très claire, à moins qu'il ne s'agisse d'un double jeu, il apporte ensuite un support logistique dans la campagne lancée contre James Fitzmaurice à Munster. En 1573, il fait partie de la flotte de Montgoméry qui finit par s'emparer de l'île de Ré.

Contrairement à Davis qui devient corsaire après ses voyages d'exploration, Frobisher part à la découverte avec un lourd passé de corso-pirate et une longue période à vide. Avec deux barques – *Gabriel* et *Michael* – et une pinasse de 7 tx, largement financées par Michael Lok, Frobisher se lance sur les traces de Sébastien Cabot et d'Antonio Zeno. Pour trouver le fameux passage du Nord-Ouest, il appareille de la Tamise le 12 juin 1576. Bientôt seul, le *Gabriel* poursuit sa route jusqu'à la baie de Frobisher, au sud de la Terre de Baffin. Des relations amicales sont nouées avec les Inuits. Aux deux barques initiales s'ajoute l'*Ayde* pour un deuxième voyage le 31 mai 1577. L'objectif est davantage de charger un minerai qui se révélera être de la pyrite que de trouver un passage. Pour la troisième tentative, ce sont quinze navires qui appareillent le 31 mai 1578. De retour à l'île de la Comtesse de Warwick (île de Kodlunarn, à l'entrée de la baie de Frobisher) les Anglais tirent du sol quelque 1 370 t de minerais tandis que d'autres reconnaissent le futur détroit d'Hudson. La glace, précoce, le brouillard et les tempêtes forcent au retour. L'expédition a coûté 25 000 £ en pures pertes, de quoi momentanément provoquer une disgrâce : la reine a perdu 4 000 £. Frobisher est présent au siège du fort de Smerwick en Irlande en 1580. Pressenti pour se rendre aux Moluques sous prétexte d'appuyer Dom Antonio, prieur du Crato, dans sa lutte pour l'indépendance du Portugal, il se fait damer le pion par Edward Fenton dont l'échec retentissant lui fait perdre les 300 £ misées dans l'expédition. La mort de Sir Humphrey Gilbert l'empêche de s'associer à la colonisation de la Virginie. La course pallie-t-elle ces déconvenues ?

En 1585, la guerre étant déclarée à l'Espagne, Frobisher retrouve la faveur royale et est nommé vice-Amiral de Sir Francis Drake dans la première grande expédition britannique menée aux Antilles. Parmi les vingt-neuf ou trente-cinq navires, John Hawkins et un consortium de marchands de la *City* ont armé la *Primrose* de 300 tx, commandée par Frobisher. Ce vaisseau a réussi à s'échapper de Vigo au moment où Philippe II a prononcé l'embargo sur tous les navires anglais se trouvant dans des ports ibériques. Le 14 septembre 1585, la flotte anglaise appareille de Plymouth. À la hauteur du cap Finistere, Frobisher s'empare d'une frégate biscayenne puis de cinq marchands français chargés de sel : la *Madelaine* est conservée et rebaptisée le *Drake*. Frobisher s'empare d'une barque espagnole à la hauteur de Saint-Christophe et, si son rôle paraît effacé devant Santo Domingo, il capture une barque qu'on dit chargée de perles devant le cap de la Vela. Surtout, c'est lui qui dirige l'assaut à bord de pinasses contre les défenses du port intérieur de Carthagène et la chaîne qui barre le passage. Il se fait encore remarquer lors de la prise du fort San Augustine en Floride. La flotte atteint Portsmouth le 28 juillet 1586. Réussite politique mais échec humain et financier qui explique la mauvaise entente entre les deux commandants : on parle d'une perte de 25 % par rapport à l'investissement. Frobisher a recouvré l'estime de la reine mais n'a pas fait fortune dans cette affaire.

En 1587, il couvre le déploiement des troupes du comte de Leicester aux Provinces-Unies. Il s'emploie à couper les lignes de communication entre l'Espagne et la Flandre, ne renonçant pas à s'emparer de navires marchands et à les dépouiller. En avril 1588, il prend le commandement d'un des quatre grands vaisseaux de la *Navy*, le *Triumph* sur lequel il s'illustre lors de la rencontre avec la *Grand Armada* en juillet. Devenu un des principaux amiraux de la *Navy*, il commande une escadre en Manche en 1589, une autre en 1590 en Atlantique censée intercepter la flotte de l'argent : sept vaisseaux dont le *Revenge* sur lequel bat son pavillon Amiral, sans compter les navires corsaires armés dans le privé. Les vieux démons le reprennent, à moins qu'il ne s'agisse d'un financement personnalisé. Il s'empare de plusieurs navires amis. Les États Généraux se plaignent de l'arraisonnement de marchands chargés de cochenille, de gingembre et d'argent, ainsi que de maltraitance à l'égard des équipages hollandais et zélandais. Au final, cette station navale devant les Açores, en incluant celle de Hawkins, revient à 17 000 £. Si Frobisher part s'occuper de ses terres dans le Yorkshire en 1591, il réapparaît en 1592 pour remplacer Walter Raleigh : il s'agit toujours de capturer la flotte de l'argent, nerf de la guerre. Le financement n'est pas aisé, hors le marchand Robert Flicke, Elizabeth apporte 10 % sous la forme de deux vaisseaux, les frères Raleigh, Walter et Carew, ainsi que John Hawkins, sont les principaux intéressés avec Cumberland qui fournit cinq de ses navires. L'appareillage a lieu à Plymouth le 1er mai, mais la nouvelle du non-retour de la flotte cette année-là est bientôt connue compensée par celle de l'arrivée de cinq carraques portugaises venant d'Asie. Frobisher poursuit donc sa route vers les Açores, capturant un navire biscayen de 600 tx estimé à 7 000 £. Il divise ses forces pour ratisser le plus large possible. Sir John Burgh, à la fin de juillet, rencontre la *Santa Cruz* qui s'échoue et est incendiée par son capitaine. Les Portugais apprennent aux Anglais la disparition en mer Indienne de deux autres carraques. Le 6 août, Burgh aperçoit la *Madre de Dios* de 1 600 tx, à l'ouest de Flores, point de rendez-vous avec l'escorte espagnole. La capture de ce mastodonte, chargé de poivre, de clous de girofle, de cannelle, camphre, cochenille, musc, ambre, indiennes, ivoire, ébène, porcelaine et pierres précieuses, aurait pu rapporter 400 000 cruzados. Cette estimation est réalisée avant pillage : 140 000 £ seules n'ont pas été soustraites par les marins et les officiers. Finalement la reine perçoit 60 000 £, peut-être 80 000 £, Cumberland 36 000 £ pour sa division, Hawkins et Raleigh 24 000 £ et 12 000 £ pour les marchands. De son côté, Frobisher a dû se contenter de quelques profits discrets sur des prises réalisées aux Açores, dont un marchand chargé de sucre brésilien, capturé aux Açores. Par la suite, Frobisher est une dernière fois tiré de ses terres en 1594 pour une campagne en Bretagne. Il se joint, en octobre, aux forces du maréchal d'Aumont pour contraindre les Espagnols à quitter la presqu'île de Roscanvel et notamment la partie sud du goulet de Brest portant aujourd'hui le nom de pointe des Espagnols. Après un mois de siège, le bilan humain est très lourd. La flotte anglaise regagne Plymouth. Frobisher a reçu une décharge de pistolet et meurt de la gangrène, le 22 novembre 1594. Son corps, porté à Londres, est enterré à St. Giles Cripplegate.

Il s'était marié deux fois avec deux veuves. Isobel, épousée en 1559, qui avait des enfants de son premier mariage, avait été abandonnée et était morte dans une maison pour pauvres en 1588. Dorothy, épousée l'année suivante, avait apporté au corsaire plusieurs manoirs, terres, moulins et autres biens. Frobisher s'intéressait surtout à la constitution d'un domaine à Altofts plaçant son argent, bien ou mal acquis, dans « la brique et le mortier ». Son neveu, fils de John, hérite de tous ses biens qu'il dilapide en quelques années.

Philippe Hrodej

☛ *Baltimore*, *Bordeaux*, *Brest*, Burgh, Carthagène, Cumberland, Davis, Drake, Hawkins, *La Rochelle*, *Lisbonne*, *Londres*, Montgoméry, *Munster*, Pavillons de corsaires et pirates, Raleigh

G

Gabaret Jean (5 juin 1631, Saint-Martin de Ré-26 mars 1697, Rochefort)

Jean se marie le 16 mai 1655 à Marie Jamon, fille du sieur de Jaurelles, procureur fiscal en la baronnie de Ré ; puis épouse en secondes noces, le 7 juin 1688 à Longeves, Olympe de Cailhaut. Que ce soit de son premier ou second lit, il aura plusieurs enfants dont Jean. Jean Gabaret est de religion catholique, ce qui pose problème au regard de la mention que sa conversion en octobre 1689 entraîna sa promotion au grade de lieutenant général. Il commence à servir sous son père sur un navire de guerre puis sur un corsaire. Il le suit aux Antilles et au Canada. À son retour, il est nommé capitaine de vaisseau en 1653.

Jean Gabaret se distingue aux batailles de Solebay (7 juin 1672) et de Schooneveldt (7 juin 1673). Lors de cette dernière bataille, Valbelle l'accuse de ne pas être monté sur le *Deventer*, un navire hollandais. Il sera acquitté. Seignelay écrira par la suite : « Il a tout fait ce que l'on pouvait attendre de lui, et c'est le seul qui ait abordé un vaisseau ennemi. Il a remporté par là une grande réputation parmi les Anglais et je crois qu'il mérite quelque récompense ». Il est nommé chef d'escadre de Normandie le 16 décembre 1673. Au cours de la guerre de la Ligue d'Augsbourg, Jean acquiert le surnom de « Grand Gabaret ». En 1689 à bord du *Saint Michel*, il dirige l'avant-garde de la flotte sous la direction de Châteaurenault et face à l'escadre anglaise de Herber. Le combat de Bantry Bay a lieu le 11 mai. Un engagement indécis plus qu'une franche victoire française. Le 1er novembre de la même année, Jean Gabaret est nommé lieutenant général des armées navales. Il participe ensuite aux batailles de Béveziers en 1690 et de Barfleur en 1692 où il seconde Tourville. Mais en 1693 à Lagos, il manœuvre mal et empêche une victoire totale sur le convoi anglo-hollandais. À la suite de cela, il ne naviguera plus. Il commandera alors la marine à Rochefort en 1694. Chevalier de l'ordre de Saint-Louis au moment de la création de l'ordre en 1693, il en devient commandeur en 1696. À sa mort en 1697, il est inhumé en l'église Saint-Pierre ès Lien de la paroisse d'Angoulins.

Gabaret Louis (26 décembre 1632, Saint-Denis d'Oléron-3 mars 1677, Tobago)

Louis Gabaret appartient à la branche des Gabaret d'Oléron. Il est fils de Pierre, capitaine marchand, et de Renée Picard, et n'est nullement le frère de Jean Gabaret, chef d'escadre, comme le prétendent plusieurs dictionnaires. Il embarque sous le commandement de Mathurin Gabaret à l'âge de 15 ans. Il sert son parent durant plusieurs années. En 1650, il est enseigne de vaisseau sur le navire *Phénix* et effectue une longue campagne de course. Alors que Mathurin se retrouve en octobre 1652 à La Rochelle, Louis reste dans les eaux américaines sur un corsaire où il sert comme

lieutenant de 1653 à 1657. Cependant, nous ne connaissons ni le nom de ce navire, ni celui de son capitaine: serait-ce Jérôme Augustin Beaulieu présent dans ces eaux à cette période? De retour en 1657, il est nommé lieutenant du vaisseau la *Françoise* commandé par Mathurin Gabaret. En mars 1665, il est confirmé dans son grade de lieutenant de vaisseau. Le 5 septembre 1666, il obtient une commission de capitaine de vaisseau. Durant la campagne de 1672-1673, il est de toutes les batailles et s'y distingue. En récompense, Louis XIV lui offre une pension et l'anoblit en juin 1673. Il participe à la campagne d'Abraham Duquesne en Méditerranée mais, en 1677, il meurt des suites des blessures reçues durant l'attaque de Tabago (Tobago), le 3 mars. Il laisse une veuve Louise Auboyneau avec qui il s'est marié en 1667 et trois enfants: Louis, capitaine de vaisseau, qui mourra en 1706 devant la Havane; Louise, mariée à Morel d'Aubigny et mère du vice-Amiral comte d'Aubigny, et Pierre, chef d'escadre en 1736 décédea en 1744.

Roberto Barazzutti

☛ BEAULIEU, DUQUESNE, *LA ROCHELLE*, SEIGNELAY, TOURVILLE, VALBELLE

GABARET MATHURIN Ier (v. 1600, Saint-Martin-de-Ré-22 septembre 1671, Dax)

Selon l'abbé Devert, les Gabaret descendent d'une ancienne famille noble du Lauraguais qui se serait appauvrie au cours de la guerre de Cent Ans. Les premiers Gabaret apparaissent sur l'île de Ré vers 1550. Plusieurs branches existent, certaines s'installant sur l'île voisine d'Oléron. Tous les personnages rencontrés, et ce quelle que soit la branche familiale à laquelle ils appartiennent, montrent une relation avec la mer. Ils sont pêcheurs à la morue, armateurs de navire marchand et corsaires.

Mathurin Gabaret de l'île de Ré porte le même prénom que son père, un marchand bourgeois catholique armateur de navire. Il navigue jeune sans doute sur les navires de son père. Mais il choisit la voie de la marine du Roi. En 1621, il est enseigne de vaisseau sur le *Saint-Louis* de Nantes, de 400 tx et de 32 canons sous le commandement d'Isaac de Razilly. Il devient lieutenant de vaisseau en 1629. Le 2 juin 1630, il se marie à Marie Resnier ou Régnier du Clos, fille de Gabrielle Lefebure et de Jean Régnier Du Clos, capitaine de marine. Il se remarie le 2 novembre 1640 avec Marie Baron – morte avant 1654 – fille de Michel et de Catherine Jamon.

De son premier mariage naît Jean Gabaret, et du second Nicolas né le 11 août 1641 et Mathurin II baptisé le 4 janvier 1644. Nicolas commence sa carrière en mer auprès de son père et de ses frères, atteignant le grade de lieutenant en 1665. Mais par la suite il devient capitaine au régiment royal des Vaisseaux, puis gouverneur de la Grenade en 1680, de la Martinique et de Saint-Domingue en 1689, et de la Tortue en 1711 où il meurt en 1712. Mathurin II, mort le 1er novembre 1673 après avoir reçu en 1667 le grade de capitaine de vaisseau, poursuit sa carrière dans la Marine royale.

Fin 1631, Mathurin Ier obtient son premier commandement, celui d'un dragon volant – un petit navire rapide. Entre 1632 et 1635, on ne sait rien de sa carrière. En 1636, il est nommé capitaine de vaisseau et à ce titre il participe aux nombreuses campagnes contre les Espagnols dans l'Atlantique et en Méditerranée. En 1643, à la tête du *Saint-Charles*, il est défiguré lors du combat devant Carthagène. En 1646, alors capitaine du *Saint-Jacques,* navire dunkerquois capturé l'année précédente, Mathurin embarque avec lui son fils Jean comme enseigne. Il participe à la bataille d'Orbitello. En 1647, il accueille aussi Louis, un parent. Ensemble ils combattent et brûlent trois navires espagnols devant Castellamare. En 1648, Mathurin, avec Jean et Louis, est à bord de la *Lune* puis en 1649 du *Navire Flamand*. L'examen de la carrière de Mathurin Gabaret montre d'autres zones d'ombre. Ainsi dans les archives espagnoles, il est mentionné un Gabaru agissant comme flibustier dans les années 1641-1642. Jean Pierre Moreau pense à Mathurin Gabaret.

En 1650, Mathurin Gabaret arme avec Edouard Gould, marchand irlandais, et Noël Poitel le *Phénix* de 350 tx et de 30 canons, Jean est alors lieutenant et Louis enseigne. Mathurin est propriétaire en partie mais rachète par la suite les autres parts. Après la campagne contre les révoltés de Bordeaux, qui semble avoir été une condition pour armer en course, il part en campagne dans les Indes occidentales au début du mois de décembre. Son terrain de chasse est le golfe du Mexique où il semble être très actif allant jusqu'à couler un navire espagnol qui s'était réfugié à Santa Marta, non loin des côtes du Honduras, où se trouve l'île de Roatan dont un des ports naturels s'appelle Port Royal. Toutefois, selon un témoin de l'époque, les Français appellent cet endroit Port de Gabaret car « Messieurs Gabaret et de La Roche, de la marine du Roi, y ont hiverné dedans avec des vaisseaux de 36 et de 24 canons en 1651 ». Mathurin Gabaret fait une ou plusieurs escales au Canada comme semble l'indiquer Nicolas Denys qui, en parlant du cap Salle en Acadie, dit « en y passant en 1651, j'y rencontrai Monsieur Gabaret, capitaine pour le Roy en la Marine qui était mouillé et revenait de course dans le golfe de Mexique ». Il ne retourne à La Rochelle qu'en octobre 1652 laissant Louis qui est encore quelque temps sur un navire corsaire comme lieutenant, de 1653 à 1657. Ce dernier regagne la France en 1657 et est nommé lieutenant sur le vaisseau la *Françoise* commandé par Mathurin Gabaret. À son retour d'Amérique, Mathurin Gabaret reprend du service dans la Marine royale. Il exerce temporairement la fonction de chef d'escadre, en 1655 et en 1656. Mais il recevra une commission dans cette charge le 30 avril 1663 qui sera confirmée par le Roi le 12 novembre 1669. Mathurin navigue jusqu'en 1670 mais en 1671 il tombe malade. Il s'en va prendre les eaux à Barèges mais meurt à Dax, où il est enterré.

Roberto Barazzutti

☛ *Bordeaux*, *Carthagène*, Flibustiers, *La Rochelle*, *La Tortue*, Moreau, *Nantes*, *Port Royal*

Galveston

Cette « île de la Tortue » du golfe du Mexique connaît un grand développement au début du XIXe siècle et une notoriété particulière aux États-Unis. L'île est au large de la province mexicaine du Texas dont elle dépend. Elle porte également les noms d'île Saint-Louis – nom donné par Cavelier de la Salle – ou de Malhado – à cause des serpents –, celui de Galveston honorant l'explorateur espagnol Bernardo de Gálvez, vice-roi du Mexique (1786). C'est une île relativement plate – elle émerge à une douzaine de pieds – s'étirant sur une vingtaine de miles entre le golfe du Mexique et la baie de Galveston. Quelques pins au centre et de l'herbe grasse à l'abri des dunes sont le seul couvert végétal. Aucune population permanente n'est alors répertoriée, mais quelques indiens Akokisa et surtout Karankawa y disputent leur pêche aux alligators et aux canards. Aucune installation préalable donc pour une base navale. En revanche, le site permet de contrôler la baie, réduisant la passe à la largeur d'un quart de mille entre l'île et la pointe Bolivar, par une douzaine de pieds d'eau. Cette caractéristique protège la baie des bâtiments de guerre mais n'est pas sans danger même pour les pirates.

Dès son arrivée, en 1816, Michel Aury y fonde le premier établissement corsaire. Il y découvre une poignée de huttes. Il s'y établit dans un petit fort avec une demi-douzaine de canons face à l'ouvert de la baie à l'ouest. Le commerce avec La Nouvelle-Orléans se fait sous la protection du pavillon mexicain arboré sur l'île dont Aury s'est fait attribuer le gouvernement. Son propre bureau de douanes collecte les taxes et une cour de justice est même établie pour discipliner les équipages à terre. Enfin, une cour des prises juge de bonne prise chaque navire conduit par les corsaires, sauf ceux des États-Unis. Encore que les marchandises de prise soient réexpédiées à La Nouvelle-Orléans sans aucune marque. Des Baratarians, équipés dans la capitale de la Louisiane, évacuent progressivement leur archipel, après la bataille livrée aux

Britanniques, et rejoignent l'île devenue leur base de repli, à l'image du capitaine Mitchell qui conduit une flotte de petits navires pirates pour le compte des « Associés ». Cette société, crypto-secrète, établie à La Nouvelle-Orléans, rassemble financiers, hommes de loi et affairistes et se propose d'accélérer l'indépendance du Mexique et le rattachement de la Floride aux États-Unis. Elle finance et utilise la course du Golfe afin d'affaiblir le commerce espagnol ou britannique, de financer sa cause et de s'enrichir en faisant de la ville un entrepôt pour l'interlope antillais, une bourse de liquidation des marchandises prises en course. Mitchell se vante ainsi d'une valeur de 320 000 l-t de biens saisis dont un tiers est versé à l'agent d'Aury, François Dupuy, à la Banque de Louisiane dont le président, Benjamin Morgan, est un des Associés.

Le 7 septembre 1816, les équipages noirs d'Aury se mutinent et abandonnent Galveston. Le rétablissement du Gouverneur n'est possible que grâce au soutien de La Nouvelle-Orléans où les sentiments anti-espagnols sont majoritaires, des Associés intéressés au commerce des prises et, pour une partie d'entre eux, au mouvement indépendantiste mexicain. Le 1er mars, le général mexicain Mina part pour Galveston afin d'y engager une opération commune avec Aury et sa flotte. Les dissensions menacent d'être fatales. Mina doit retourner consulter les Associés à La Nouvelle-Orléans. Les frères Laffite, lors de réunions avec ce dernier, décident que Jean Laffite voguera vers Galveston sous couvert d'un voyage commercial afin d'évaluer les forces maritimes sur place. En réalité, il opère pour le compte du Secret espagnol dont lui et son frère sont agents. Il arrive à l'île le 20 mars pour trouver le navire de Mina qui vient d'aborder quatre jours auparavant. Entrant pour la première fois dans la baie, Jean Laffite y recense six corsaires sous pavillon du Mexique ou de Buenos-Aires et leurs prises. Le 30, Laffite délivre des lettres de La Nouvelle-Orléans à Mina et alimente sa frustration à l'égard de l'expédition. Laffite observe les 120 cabanes pour les officiers et les vastes huttes pour les hommes ainsi que des commerces – et même une presse pour le compte du ministre mexicain Herrera, qui avait rétabli Aury à la suite de la mutinerie. Aury annonce qu'il évacue la base, pour Matagorda, sans les hommes de Mina et en l'absence de ce dernier. Le colonel américain Henry Perry, fidèle à la cause texane, arrivé en mars, refuse de le suivre et s'allie aux commandants de Mina. Aury comprend qu'il doit composer et accepte de confier l'armée à Mina, conservant le commandement de la seule flotte. Le 7 avril, laissant l'île sous l'autorité de fait de son juge de cour d'amirauté, John Peter Rousselin, avec une quarantaine d'hommes, Aury lève l'ancre, emportant Mina et tous les canons de l'île. À son départ, il fait détruire et brûler la plupart des constructions de l'île, montrant assez son intention de ne plus revenir dans sa base.

Une seconde période s'ouvre pour l'île de Galveston (1817). Les Associés ayant désavoué Aury se rapprochent de Jean Laffite qui promet aux habitants de l'île de rétablir le port et les approvisionnements depuis La Nouvelle-Orléans, s'ils se rallient à lui. Rousselin devient receveur des douanes, et Jannet, le plus ancien lieutenant de Laffite, commande le port et la « Marine » de l'île. Le gouvernement mexicain donne sa sanction. Les deux premières prises arrivent avec 287 esclaves. Ducoing organise la procédure de la cour d'amirauté, sans tenir de registre. Les deux frères supervisent la construction de la « Maison rouge », leur quartier général. Il semble que les Laffite, agents doubles au service de Madrid, aient eu l'intention de remettre l'île à une force navale espagnole approchant sous couvert de prises factices. Mais Aury a abandonné Mina à Soto la Marina, le 21 avril, et se présente à Galveston le 4 mai. Le conseil de gouvernement l'invite à siéger avec lui afin surtout de le convaincre qu'il n'est plus le maître. Aury rembarque. Cependant, Jean Laffite craint toujours ce dernier car il détient une commission du ministre mexicain Herrera comme gouverneur. Aury se présentant de plus comme gouverneur du

Texas, accorde pour 5000 $ une commission à un nouveau corsaire, la *Diana*, ce que refuse d'entériner Decoing qui démissionne le 8 mai. Les prises sont nombreuses, mais Aury garde l'argent ce qui inquiète les Associés et les Mexicains. Le 18 mai, Aury quitte Galveston pour Matagorda où il est bloqué dans une « souricière » par une frégate espagnole. Pierre Laffite ramène à Galveston le reste de la flotte d'Aury, puis laisse celui-ci se rétablir dans l'attente de sa capture par l'escadre espagnole contre Galveston. Mais, mi-juillet, Aury abandonne tout espoir au Mexique et décide de gagner l'île Amelia. Le commandement passe au général Sarracin qui, avec d'autres, se rallie à Pierre Laffite. Le 28 juillet, Aury abdique auprès de Herrera son autorité sur Galveston. Par la suite, les Laffite n'ont plus besoin d'un coup de force espagnol contre l'île (septembre 1817). Dans son discours sur l'état de l'Union, le président Monroe exprime son intention de supprimer la présence de pirates à Galveston. Mais, l'acquisition de la Floride espagnole génère suffisamment de tensions avec Madrid. En janvier 1818, Jean Laffite a la base corsaire en main depuis trois mois. Les esclaves des prises y reconstruisent les baraques pour ses hommes. Suit une période de relatif attentisme, marquée par l'arrivée du général Lallemand qui souhaite s'établir dans l'île pour la France. La junte mexicaine étant dissoute, les navires de Laffite se retrouvent sans commission et il regarde vers Buenos Aires. Il semble que cette dernière junte ait obtenu un délai du président Monroe pour que les Laffite déplacent leur base sur l'île Mujeres, au large du Yucatan. Le plan des pirates français serait de mettre fin à la piraterie du Golfe en retenant sur Galveston le matériel expédié par la junte aux corsaires qui nuisent à leur commanditaire espagnol. La « République du Texas » du président James Long – ancien chirurgien de l'armée américaine – appointe alors Jean Laffite comme « gouverneur et commandant en chef », le 7 octobre 1819, mais celui-ci est mis en déroute, ce qui fait des Laffite des pirates. Dans le même temps, les États-Unis positionnent une force à La Nouvelle-Orléans pour lutter contre Mitchell. Or le repli de Long dans le voisinage de Galveston, à Bolivar, irrite les Américains qui envoient le *Lynx* (lieutenant Madisson) devant l'île, le 7 novembre. Laffite s'en tire de justesse en présentant la commission de Long, obligeant de fait les Américains à discuter avec cet encombrant personnage.

Si la base corsaire de Galveston n'a pas été capable de contribuer réellement à l'indépendance du Mexique, l'activité de sa piraterie s'oppose aux intérêts des États-Unis, alors que Washington tente de traiter avec Madrid. En janvier 1820, contre un sauf-conduit, les Laffite proposent au commodore Patterson de l'*US Navy*, le démantèlement de l'établissement de Galveston, afin de se rétablir ailleurs, sous juridiction américaine, sous couvert de patriotisme. Par crainte de compromettre leurs négociations avec l'Espagne, les autorités américaines refusent d'en discuter. Le 24 janvier, Patterson remet aux Français un sauf-conduit mais les informe qu'il enverra un bâtiment de guerre pour surveiller leur bonne foi. En février, il les autorise à évacuer avec leurs biens, mais en ayant rasé toute construction. Le lieutenant Kearny de l'*USS Enterprise* rencontre Jean Lafitte le 20 février, et vérifie l'avancement du démantèlement. En mars, arrive le *Pegasus*, commandé par Mitchell, avec à bord Pierre Laffite et des *naval stores* qu'il rapporte de la capitale de la Louisiane. Mais lors d'un second voyage pour de l'artillerie, le corsaire est saisi par le *marshal* des États-Unis, le 18 mars, pour course illégale contre l'Espagne. En mai, en dépit de leurs promesses, les Laffite sont toujours à Galveston. Le 7, leurs trois navires quittent enfin l'île, laissant quelques volontaires et leurs familles, et mettant fin à l'activité de la base corsaire de Galveston. En 1825, après en avoir visité la baie, Austin décide de faire de Galveston le principal port du Texas.

Olivier Corre

☛ Aury, *Bordeaux*, *États-Unis*, Lafitte, *La Tortue*, *Nouvelle-Orléans*, *Pavillons corsaires et pirates*

GARGOT NICOLAS (20 février 1619, La Rochelle-16 décembre 1664, La Rochelle)

Nicolas Gargot est l'un des rares corsaires et officiers du Roi de son époque à avoir fait l'objet d'une biographie, d'autant plus surprenante que son influence ou sa carrière dans la marine ne sont pas prépondérantes. Néanmoins, on pourrait croire à un personnage inventé comme il en existe dans la littérature maritime tant sa vie est mouvementée. Nicolas Gargot est le fils cadet d'Hilaire, marchand, et d'Anne Lardeau. L'histoire veut qu'un des ancêtres maternels de Nicolas Gargot sauvât Henri de Navarre de la noyade. Jean Gargot, le frère aîné de Nicolas, (1613-1668), est capitaine dans la marine marchande mais sert occasionnellement dans la marine du Roi comme lieutenant de vaisseau en 1650 et 1658, puis comme capitaine entre 1660 et 1665.

Nicolas débute sa carrière comme soldat, de 1632 à 1637, puis comme lieutenant du gouverneur d'Acadie en 1638. Il est capturé par les Espagnols dans des conditions inconnues en 1639 ou 1640. On le retrouve ensuite à la tête d'un garde-côte en 1644. L'année d'après, il est nommé commissaire d'artillerie auprès du maréchal de La Meilleraye. En 1646, son frère Jean est sur les côtes d'Afrique et lui ramène deux chameaux qu'il veut offrir à la reine, mais le comte Daugnon oblige Nicolas à les lui céder, ainsi que deux peaux de tigres. En 1647, Nicolas est volontaire sur le navire du maréchal de La Meilleraye pour une campagne italienne. Il est fait capitaine. C'est entre 1648 et 1653 qu'il agit comme corsaire du Roi. En 1648, il reçoit une commission en course de la reine, régente, pour prendre à Brest un vaisseau, le *Léopard*. Le Roi perçoit comme propriétaire un tiers des prises et Nicolas, après prélèvement du dixième pour la reine, alors Grand-Maître de la Navigation, le restant. La seule contrainte est de se joindre à l'armée navale en cas de nécessité. Le Roi règle les salaires et l'approvisionnement. Pour le radoub, c'est le commissaire général de la marine Rigaud qui fait le compte et Gargot qui avance la somme. Sur place, Daugnon lui donne l'autorisation de lever des mariniers à La Rochelle. Le *Léopard* jauge de 300 à 400 tx, porte 34 canons et 250 hommes. Gargot reste deux mois à La Rochelle pour finir l'armement qui revient à 24315 l-t. Le navire appareille le 8 août 1649. Il escorte des barques bretonnes vers Belle-Île puis l'île d'Yeu. Sur la route, il rencontre un vaisseau qui se met en travers en panne et un autre qui s'enfuit. Nicolas envoie sa barque longue à la poursuite du fuyard et s'approche du premier navire, vide avec son lest. Le *Charriot de lin* sera restitué aux Hollandais ; lors du procès les frères Gargot réclameront 2000 l-t pour droit de sauvetage. À une lieue de Belle-Île, un vaisseau nantais est arraisonné, revenant de Saint-Sébastien avec des laines, des draps et du fer : un marinier, dit basque mais qui parle espagnol et a « les mains propres », se révèle être le marchand propriétaire des biens. Les deux prises sont menées à Brouage. Gargot se dirige alors vers Saint-Sébastien, capturant un vaisseau breton venant de Bilbao chargé de fer et d'acier, avec près de 5000 l-t en argent. Il prend ensuite un navire d'Olonnes, *le Petit Saint-Marc*, monté et chargé par les Espagnols, qu'il amène à Lisbonne. Gargot répare ce navire avec la vente des produits et le renvoie à La Rochelle. Passé Lisbonne, il capture un espagnol, la *Nostra Senoria del Rosario,* contenant du vin, du raisin, des figues et 10000 marcs d'argent en barres. Près du cap Finisterre, il rencontre six vaisseaux dont une frégate hollandaise qui avait réussi à s'enfuir une première fois devant Cadix. Cette frégate, la *Santa Maria,* est aussi riche que le *Rosario*. Daugnon, à la réception des deux prises, vend les marchandises pour 20000 écus. Gargot réclame 28000 l-t d'autant que Daugnon n'a pas payé le dixième et le tiers au Roi. Daugnon élude le problème en le réquisitionnant pour lutter contre Bordeaux. Les 20000 marcs d'argent, eux, sont déchargés à Brouage. Les ennuis ne font que commencer. Des marchands des « Six Corps » de Paris, de Rouen, Dieppe, Le Havre, Caen,

Nantes et Saint-Malo obtiennent la mainlevée sur les saisies. Preuve que la course française est active, les plaintes affluent tant de France que de Hollande. Par un arrêt du 14 décembre 1649, le Conseil du Roi ordonne la restitution des deux vaisseaux hollandais : La *Nostra Senoria del Rosario* (Barthelemy La Sore) et La *Santa Maria* (Pierre Exbelsen) affrétés par eux pour l'Espagne. Seules les marchandises espagnoles trouvées à bord demeurent de bonne prise. Un second arrêt du 6 mai 1650 apporte de nombreuses informations sur le commerce français avec l'étranger sous pavillon hollandais. Les deux frégates d'Amsterdam ont bien déchargé leurs marchandises dans les ports normands et bretons, avant de charger à fret des cargaisons françaises pour l'Espagne.

Daugnon refuse d'exécuter dans un premier temps les mains levées puis il décide de traiter avec les marchands. Pierre Gauvin et Oger Duchamin de La Rochelle négocient l'affaire avec le juge de l'amirauté à Brouage, Baron. Ils versent 50 000 l-t à Daugnon, 10 000 à Baron et une autre somme à Polastron, major de Brouage. Pour empêcher Gargot de s'y opposer par voie de justice, on retarde le plus possible son retour de Bordeaux. À La Rochelle, Gargot, apprenant le détail de l'histoire, se querelle avec Daugnon. Celui-ci le retient prisonnier avec son frère. Baron propose à Gargot de calmer Daugnon en lui offrant la moitié de la valeur des caisses qu'il a saisies sur les vaisseaux espagnols. Gargot doit céder et fait amener de nuit les caisses. Le comte lui laisse quelques coffres contenant de la vaisselle, pierres, émeraudes, pierres de Bézoard, chaînes en or, le tout valant 12 à 13 000 écus. Mais le Rochelais s'estime lésé, d'autant qu'il s'est à nouveau endetté dans l'opération bordelaise pour les soldes et frais des 250 hommes d'équipage et des deux compagnies d'infanterie embarquées, sans compter 40 prisonniers bordelais qu'il a fallu nourrir. Comme plusieurs marchands le mettent en cause et portent plainte pour le vol notamment de 400 marcs d'argent, trois chaînes en or, des perles, 300 marcs de vaisselle d'argent, un coffre d'argent massif etc., Gargot est à nouveau incarcéré, le 31 janvier 1650. Sa défense étonne : il rappelle que le nom porté par le navire est espagnol, que les biens sont chargés en Espagne par des Espagnols comme l'attestent les connaissements. La réponse des intéressés est tout aussi surprenante : l'interdiction de sortir de l'argent de l'Espagne les oblige à utiliser comme subterfuge des noms de complaisance. Le Roi valide cette position.

Au début de l'année 1650, Daugnon apprenant la révolte des Grands, fait élargir Gargot, s'excuse et lui promet le remboursement de ses dépenses faites pour Bordeaux – 20 000 l-t selon Gargot – en échange de son service en mer. Gargot veut aller à Paris se plaindre de la mainlevée. Daugnon furieux réussit à faire désarmer le *Léopard*, le vaisseau est livré au pillage. De quoi faire retourner Gargot à Paris. Cette fois, Mazarin lui ordonne d'armer à La Rochelle le *Léopard* et le *Petit Saint-Marc* pour porter secours à Dunkerque ; lui promettant un remboursement. Nicolas, s'il obtient le *Léopard,* est contraint de refaire le recrutement, le radoub et l'approvisionnement soit un coût supplémentaire de 10 000 écus. Il est soutenu par les quatre vaisseaux de son protecteur, le duc de La Meilleraye, commandés par Danton de Pontézières. Il reprend comme lieutenant Vidaud qui reçoit ordre de Daugnon de contrecarrer ses projets. Ayant levé l'ancre de La Rochelle en avril 1650, le *Léopard* demeure inutile dans la rade de Dunkerque, n'ayant pas reçu de fonds. En juin, Mazarin l'autorise à partir en course. D'Estrades lui fournit des vivres ainsi que 28 hommes du régiment des Flandres. Gargot s'accorde avec lui pour le partage de la moitié du provenu des prises. Gargot quitte Dunkerque le 25 juin. Par le travers de Douvre, il surprend une frégate ennemie avec une prise qu'elle abandonne avant de se perdre sur la côte. Gargot fait voile vers Terre-Neuve. À Plaisance, il rencontre sept vaisseaux espagnols et seize basques qu'il estime valoir entre 400 000 et 500 000 l-t. Ceux-ci barrent l'entrée du port mais, intimidés, finissent par proposer 20 000 l-t s'il lève l'ancre. Il capture encore la *Notre-Dame Delcor* qu'il brûle, manquant

d'hommes pour conduire la prise. Il effectue son retour par Fayal et Terceira aux Açores avant d'aller radouber son vaisseau à Lisbonne. Les dépenses étant considérables, il met en gage un diamant et une chaîne en or. Il a perdu plusieurs hommes à cause des maladies ou désertions et doit recruter des Flamands. Avant le départ, il fait célébrer une messe par des capucins français et fait prêter serment à tous de servir le Roi et de mourir plutôt que de rendre le navire. Il fait voile en février 1551 pour les Canaries où il guette vainement deux vaisseaux espagnols chargés d'argent. Entre-temps, il chasse un vaisseau turc près du cap Saint-Vincent et capture à Salé une frégate, la *Rose d'Or* de seize canons, appartenant à des juifs de Salé; au gouverneur de Tétouan et à des Espagnols. De retour aux Canaries, une tempête l'éloigne de sa prise. L'équipage murmure, peu enclin à se rationner. Dans la nuit du 28 au 29 mars, les marins se mutinent. Il s'ensuit un combat dans lequel il y a plusieurs blessés des deux côtés. Gargot, qui a caché sa jambe de bois, indique s'être défendu un moment avec le livre du père Fournier. Les mutins prennent le dessus mais quelque temps plus tard, le navire est capturé par les Espagnols. Nicolas Gargot refuse de se mettre à leur service. De 1654 à 1655, il est lieutenant général d'artillerie du duc de Modène, puis retourne servir dans la marine du Roi comme capitaine en 1657, puis de 1662 à 1664. L'histoire de cet armement mixte avant la lettre montre à quel point cette pratique reste balbutiante et occasionnelle à la veille du règne louis-quatorzien.

Roberto Barazzutti

☛ *Bilbao*, Bordeaux, Cadix, *Dunkerque*, Henri de Navarre, *La Rochelle*, *Le Havre*, *Lisbonne*, Mazarin, *Nantes*, Pavillons corsaires et pirates, *Saint-Malo*, *Saint-Sébastien*, *Salé*

Garneray Louis-Ambroise (19 février 1783, Paris-11 septembre 1857, Paris)

Né dans la paroisse Saint-André des Arts, Louis-Ambroise est le fils aîné du peintre Jean-François Garneray (1755-1837). Ses deux frères, Auguste (1785-1824) et Hippolyte (1786-1858) sont également peintres et lui-même commence par travailler dans l'atelier de son père. Embarqué en qualité de novice en février 1796 sur la frégate de guerre *Forte*, commandée par son cousin Beaulieu-Leloup, dans l'escadre Sercey, il arrive à l'Île de France en juin de la même année. Il débute alors une carrière de corsaire dont il raconte longuement les péripéties dans ses *Voyages, aventures et combats. Souvenirs de ma vie maritime*, publiés à Paris en 1851.

Selon cet ouvrage, il participe à une croisière de la *Forte* dans le golfe du Bengale, assiste à un combat près de Madras, puis tombe malade à l'escale de Batavia. Embarqué en 1797 sur le *Brûle-Gueule*, il se rend aux Philippines et prend part à un combat au voisinage de l'Île de France. Il passe ensuite sur la *Preneuse*, avec le capitaine L'Hermite, pour une croisière dans le canal du Mozambique, au cours de laquelle il est mêlé à deux combats. Lors de la destruction de la *Preneuse* par les Anglais sur la côte de l'Île de France, il s'échappe à la nage et parvient à gagner heureusement le rivage. Il fait ensuite un voyage de traite à Madagascar sur le *Mathurin*, commandé par Cousinerie, puis une expédition sur l'*Amphitrite*, avec le capitaine Malroux, et participe à la capture de la corvette *Trinquemalé*, suivie de la perte de l'*Amphitrite*. Il rentre à l'Île de France sur la prise la *Perle*. Il passe enseigne sur la *Confiance*, sous Robert Surcouf, qui s'empare de six navires de commerce local ainsi que du *Kent*, appartenant à la Compagnie des Indes, dans un extraordinaire combat à l'abordage le 7 août 1800. Après la paix d'Amiens et le départ de Surcouf, il navigue comme lieutenant au commerce sur la *Petite Caroline (*capitaine Laffitte), pour un voyage aux Seychelles et en mer Rouge. Il fait ensuite un voyage de traite sur la côte orientale de l'Afrique, comme second du *Doris* (capitaine Liard). Le bâtiment fait naufrage à Zanzibar à la suite d'une révolte des esclaves, et Garneray, abandonné sur un radeau, est recueilli par le corsaire *Tigre du Bengale*, qui

le conduit à Bourbon. Il fait ensuite du cabotage aux Mascareignes sur le *Pinson*. Enfin, il est embarqué en août 1805, comme aide-timonier, sur l'*Atalante*, qui rentre en France avec l'escadre Linois. L'*Atalante* ayant fait naufrage au cap de Bonne-Espérance en novembre suivant, il passe sur la *Belle poule*, et celle-ci est capturée par les Anglais près des Açores le 14 mars 1806. Conduit à Portsmouth, Garneray y demeure prisonnier jusqu'en 1814.

Ces mémoires contiennent de nombreuses inexactitudes et beaucoup d'invraisemblances. Le dossier personnel de Garneray aux archives du Service historiques de la Défense atteste seulement de son embarquement comme matelot sur la *Forte* en février 1796, puis sur le *Brûle-Gueule* en avril 1798, et enfin sur la frégate la *Précieuse* (peut-être confondue avec la *Preneuse*) du 1er août au 28 décembre 1799. Il est mentionné ensuite comme aide-timonier sur la frégate l'*Atalante* en août 1805 et sur la *Belle Poule* en novembre de la même année. Fait prisonnier le 14 mars 1806, il reste en captivité en Grande-Bretagne jusqu'au 18 mai 1814. Pour le reste, il y a une grande confusion dans la chronologie entre 1800 et 1805. Il est bien certain qu'il ne peut avoir servi sur plusieurs corsaires se trouvant en mer au même moment et le *Tigre du Bengale* n'apparaît pas dans la documentation conservée en France et à l'île Maurice. Le seul corsaire sur lequel il aurait pu naviguer est la *Confiance*, mais il n'y a aucune mention de sa présence en dehors de ses *Mémoires* et le dossier contient une note du fils de Robert Surcouf indiquant qu'il était inconnu de son père.

Après 1814, Garneray, qui avait pratiqué la peinture et le dessin durant sa captivité, développe avec succès une carrière de peintre de marine. En 1817, il est nommé peintre du duc d'Angoulême, Amiral de France, et réalise plusieurs commandes de toiles représentant des combats glorieux pour la marine française, en particulier *La prise à l'abordage du « Kent » par Surcouf*, conservée au musée de La Rochelle. Il rédige plusieurs ouvrages, ainsi, outre ses *Voyages, aventures et combats*, écrit-il *Mes Pontons*, et *Scènes maritimes*, publiés en 1861 et 1862, après son décès, en 1857. Ces livres, plusieurs fois réédités à l'initiative de sa veuve, Anne Cavaroz, épousée en 1820, contribuent, comme ceux de Charles Cunat, au développement du « mythe » corsaire.

Philippe Haudrère

☛ *BATAVIA*, BEAULIEU, CUNAT, *ÎLE DE FRANCE*, *LA ROCHELLE*, *MADAGASCAR*, SURCOUF (ROBERT)

GARRETSON GERRITZ DIT *ROC LE BRÉSILIEN* (1640, Groningue-v. 1675)

Ce flibustier est issu d'une famille de marchands hollandais qui émigrent ensuite au Brésil d'où son surnom de Roc le Brésilien. Selon Exquemelin, il est « déjà un homme fait, ses parents étant morts » lorsqu'il arrive à la Guadeloupe, probablement après le départ des Hollandais du Pernambuc, en 1654. Il passe ensuite à la Jamaïque. C'est un personnage pittoresque mais à l'instar de beaucoup de Frères de la côte, il est terriblement porté sur la débauche. Il aime à parader dans les rues de Port Royal, un sabre nu sur son bras « et si par malheur, disait Exquemelin, quelqu'un lui conteste la moindre chose, il ne fait point de difficulté de le couper par le milieu ou de lui abattre la tête. Aussi est-il redoutable à toute la Jamaïque et cependant on peut dire qu'on l'aime autant quand il est à jeun qu'on le craint quand il a bu ». Il a été capturé par les Espagnols avant qu'il ne devienne capitaine flibustier, du moins avant 1663. C'est ce que confirme l'un de ses hommes, un Indien lui servant de cuisinier interrogé à Mérida de Yucatán après avoir été repêché à la suite du naufrage du brigantin en 1669, lequel déclare qu'il sait que Roc est déjà tombé entre les mains des Espagnols lors d'une expédition antérieure aux côtes de Campêche. Le Gouverneur du lieu qui aurait eu l'intention de le faire pendre aurait préféré l'envoyer en Espagne à la suite de menaces de représailles sur sa ville. Roc serait revenu à la Jamaïque où il aurait repris ses déprédations. Les documents

historiques le concernant sont rares mais une déposition du 7 octobre 1666 devant le gouverneur de la Jamaïque Thomas Modyford permet d'identifier son vrai nom. Garrett (ou Gerritz) Garretson alias Rocky alors âgé de 26 ans fait une déclaration concernant son compatriote le capitaine flibustier Adrian Van Diemen dit Swart. Dans ce document, il dit avoir été plusieurs fois à bord du *Griffin*, commandé par Swart. Ce navire a été armé en Angleterre et fait la course aux Antilles de septembre 1662 jusqu'en juin 1664. Il disparaît ensuite en mer en allant à la Barbade. Touchant Swart et son navire, le gouverneur Modyford écrit qu'à son arrivée le capitaine Swart s'est rendu aux autorités, n'ayant plus d'argent ni assez d'hommes pour réarmer son navire, de sorte qu'il est possible que Roc ait servi sous ses ordres et ait obtenu le commandement d'une prise, la *Sévillanne* – ou *Sévillan* ou *Sevillano* – de 16 canons, capturée par un autre de ses compatriotes, Bernard Claesen Speirdyck (Bernard Nicholas pour les Anglais), l'année précédente. En avril 1665, il participe à une expédition contre les petites Antilles néerlandaises, étant l'un des capitaines de la flotte du gouverneur adjoint Edward Morgan. La version d'Exquemelin selon laquelle Garretson ne fait pas trois voyages comme compagnon avant « qu'un équipage, s'étant révolté contre son capitaine, le prenne pour chef et lui donne un brigantin qu'il avait » offre quelques points communs. Roc capture en octobre 1665 une frégate espagnole la *Nuestra Senora del Populo* (capitaine Marcos Marin), sortie de Carthagène. Il ne laisse guère plus de traces dans les archives espagnoles. En décembre 1669, il commande un brigantin avec 34 Hollandais et 6 Anglais à son bord qu'il perdra sur la côte du Yucatan à la suite d'un coup de vent. Il est secouru par ses compagnons de voyage les capitaines Joseph Bradley et Gilles Delicaet et participe à la prise de Panama comme volontaire. Associé à deux aventuriers dont Trébutor, dit Tributor, il aurait fait une descente à nouveau dans le Yucatan en vue de prendre la ville de Merida (septembre 1674). Mais il est repoussé, perdant 18 hommes. On le pense mort vers 1675. William Dampier, à propos de la chasse d'une tortue verte « monstrueuse » ramenée au Port Royal, mentionne à nouveau Roc accompagné alors par son fils, âgé d'une dizaine d'années.

Jacques Gasser

☛ *CARTHAGÈNE*, DAMPIER, DELICAET, EXQUEMELIN, FLIBUSTIERS, FRÈRES DE LA CÔTE, *GUADELOUPE*, MODYFORD, MORGAN, *PORT ROYAL*, TRÉBUTOR

GASTON SAUBAT DE (?-1577)

En 1575, la municipalité de Bayonne s'indigna des prises troubles effectuées par les marins de Biarritz menés par un certain Saubat de Gaston. À suivre ces accusations, une piraterie endémique accablait le débouché de l'Adour, accusation qui se cristallisait sur ce Saubat, « pirate et écumeur » qui « larronait » les rivages. L'homme est arrêté et détenu à Bayonne mais il trouve rapidement les moyens de s'évader, aidé en cela par de fort nombreuses complicités. L'affaire fait grand bruit, non parce que l'accusé se trouve être désigné comme pirate, mais parce qu'aucune juridiction ne s'empresse de vouloir le juger. Saubat repris, l'amirauté de Bayonne délaye, voire intimide les témoins afin d'entraver le procès. Pendant ce temps, les seconds de Saubat de Gaston livrent une chasse incisive aux navires croisant au large de l'embouchure de l'Adour afin de décourager le conseil municipal de Bayonne. Il faut saisir le parlement de Bordeaux pour venir à bout de l'affaire et obtenir la sentence de pendaison en place publique, laquelle est prononcée le 10 juillet 1577. Malgré tout, Saubat de Gaston se révèle des plus difficiles à pendre. Nombreux sont ceux qui le soutiennent, y compris le procureur du Roi à l'amirauté. Ce dernier est même accusé de compromission, de « pilleries », puis de lèse-majesté par le Corps de ville avant qu'il ne songe à lâcher Saubat de Gaston, qui est pendu. L'affaire ne s'arrête pas là. Elle oblige Henri de Navarre à intervenir comme gouver-

neur de Guyenne en soutien du Corps de ville contre l'amirauté. Suivent pléthore d'accusations en piraterie, touchant tant les capitaines que les principales magistratures de Bayonne, jusqu'au lieutenant du gouverneur de la ville. Henri III ordonne alors la restriction des armements en course. La pendaison de Saubat de Gaston n'avait pas suffi à démêler un contexte régional, frontalier et endémique de piraterie, ou d'accusation en piraterie.

Saubat de Gaston n'était sans doute pas vierge de tout forfait. Néanmoins, sa célébrité repose surtout sur sa pendaison et le scandale qui en découle. L'affaire est contemporaine des difficultés de ravitaillement en blé qui préoccupent les magistratures du littoral basque et gascon. Elle doit être corrélée avec les rivalités de Biarritz, Saint-Jean-de-Luz, Capbreton et Saint-Sébastien. Enfin et surtout, elle est contemporaine de l'achèvement du percement du cordon littoral par Louis de Foix en 1578, percement qui permet à l'Adour de retrouver son débouché bayonnais. Bayonne, selon l'expression consacrée, « volait le fleuve », ce qui n'était pas toujours de l'intérêt des places voisines. C'est la force de ces intérêts contraires qui fait vraisemblablement l'anomie pirate, cristallisée sur la vie, ou plutôt la mort, de « l'insigne et fameux » Saubat de Gaston.

Pierre Prétou

☛ *Bayonne*, *Bordeaux*, Henri de Navarre, *Saint-Jean-de-Luz*, *Saint-Sébastien*

Gatereau Jacques-François (vers 1745-?) et Gatereau André-Nicolas (v. 1748-?)

Installés à La Réunion en 1770, Jacques-François et son frère cadet André-Nicolas qui le rejoint sept ans plus tard forment, en 1777, une société de commerce sous la raison sociale Gatereau frères qui est attestée jusqu'en 1784 ; en parallèle, les deux frères effectuent séparément des opérations marchandes. Ainsi, en octobre 1779, André Nicolas arme au Port-Louis un petit navire corsaire, la *Baptistine.* Ce senau de 150 tx, commandé par Malo François Modeste Dumargaro, muni de 6 canons, de 2 pierriers et monté par 28 hommes effectue cinq expéditions entre juin 1780 et décembre 1781 sans ramener de prise. Jacques-François quant à lui arme deux navires en guerre et marchandises en juillet 1782, à savoir l'*Alcyon*, senau de 130 tx, 8 canons et 30 hommes, commandé par Armand Buffard, et le *Doux Frédéric*, senau de 250 tx, 10 canons, 24 hommes sous le commandement du capitaine Joseph Le Chevalier.

Ces sorties ne sont guère fructueuses car en 1784 un acte notarié fait état des « nombreuses pertes subies depuis deux ans » par les frères Gatereau. André-Nicolas renonce aux activités dans l'océan Indien ; avant de rentrer en France, il cède à son frère aîné ses « prétentions de toute nature sur les biens et affaires qui leur sont communs et particuliers. » Jacques-François qui continue seul les armements tout en dirigeant une plantation doit déposer un bilan de faillite en novembre 1789. Il gagne alors Pondichéry puis le Bengale pour se consacrer à la culture de l'indigo mais connaît des revers qui le conduisent à la misère.

Gilbert Buti

Gênes

En Europe, à la fin du Moyen-Âge, cités-États italiennes et royaumes d'Europe occidentale combinent leurs efforts pour repousser les musulmans d'Afrique et d'Orient hors des terres et des mers européennes, s'unissent par voie commerciale maritime et, dans un mouvement d'expansion, partent à la conquête de nouveaux espaces et de nouvelles richesses. Dotée d'une longue tradition maritime, commerciale et bancaire, et d'une position de grand port méditerranéen médiéval, la cité ligure constitue à la fois une des victimes privilégiées ainsi qu'un des principaux auteurs de la course et de la piraterie : Barbaresques, Ottomans et Biscayens maraudent dans les eaux méditerranéennes et

atlantiques. Hommes de guerre et d'affaires, les Génois ont activement participé aux croisades en Orient et à la Reconquête espagnole ainsi qu'à l'établissement de liens commerciaux entre les riverains méditerranéens et océaniques. À la faveur de ces déplacements, ces gardiens des eaux de la Chrétienté se sont établis dans la péninsule Ibérique. À travers Christophe Colomb, ils repoussent les frontières du monde occidental jusqu'en Amérique. Au XVe siècle, la Couronne d'Aragon leur laisse une place de choix dans ses ports. Avant même que Gênes ne soit entraînée, en 1528, dans l'orbite de la politique espagnole par le coup d'État d'Andrea Doria, l'Espagne avait capté une bonne partie de ses intérêts commerciaux et financiers – firmes génoises à Séville, Valence, Barcelone, Bilbao, etc. Plus de trois cents maisons y auraient été installées au début du XVIe siècle. L'avancée turque en Méditerranée orientale engendre aussi ces flux d'hommes, de capitaux et d'idées et pousse les Génois à réorienter une partie de leur économie vers l'Occident. En 1528, compte tenu du tort que Doria a causé aux Espagnols en étant aux côtés des Français, l'Empereur se montre généreux. De même, il octroie à la ville de Gênes son indépendance, ses anciennes limites, la cession définitive de Savone une fois reprise aux Français et, décision passée quelque peu inaperçue, la liberté de commerce dans tous ses domaines. À partir de cette date, les intérêts des Génois sont donc, plus encore que par le passé, attachés aux Habsbourg en matière commerciale autant qu'en matière guerrière, bien qu'à travers la soie, un des principaux négoces génois, le client français soit difficilement remplaçable. Ainsi, l'axe Gênes-Milan, principal enjeu de la lutte pour l'hégémonie en Italie, passe sous la domination des Habsbourg.

L'État castillan instrumentalise les énergies militaro-commerciales ligures afin de consolider son empire et d'en sécuriser la défense et, au début du XVIe siècle, lorsqu'il est intégré au système impérial espagnol, le port ligure en devient une des pièces maîtresses abritant l'armada de Gênes mais aussi des corsaires particuliers. République indépendante, la cité est amenée à remplir plusieurs fonctions politique, diplomatique et guerrière en échange de la protection qu'elle reçoit des souverains castillans. Elle est la clé et la porte de l'Italie, un endroit où l'on peut trouver de l'argent et des forces maritimes. Elle constitue un maillon essentiel du chemin espagnol qui mène du Levant espagnol aux Pays-Bas et à travers lequel circulent argent, vivres et soldats. Gênes est par conséquent chargée de maintenir la paix en Italie en collaboration avec le duché de Milan fort de son potentiel militaire et avec les armadas des royaumes de Naples et de Sicile. Mais les banquiers génois sont aussi les principaux trésoriers de la monarchie pendant la seconde moitié du XVIe et au début du XVIIe siècle, ce qui constitue un lien d'interdépendance fort entre les deux alliés.

La république génoise est également un carrefour d'informations. C'est par elle que transitent tous les renseignements relatifs à Venise et surtout à la question ottomane. L'axe de communication turco-hispanique au XVIe siècle va de Constantinople à Madrid en passant par Venise, Gênes et Barcelone. Comme un courrier partant de Gênes met environ trois semaines avant d'arriver à Madrid – et autant en sens inverse – les Génois prennent des initiatives de leur propre chef. Lorsqu'un avis vénitien mentionne la venue des Turcs en Méditerranée occidentale, les Doria et les corsaires génois sortent à leur poursuite avant même que le roi d'Espagne ne l'apprenne, car le temps presse. Ils tirent ainsi profit de leur alliance avec l'Espagne, de la situation géographique de la ville et de réseaux informatifs propres – et aussi espagnols – tout en exploitant les impondérables temporels liés à la grandeur de l'empire et à la lenteur des communications, auxquelles les souverains castillans sont confrontés. Leur activité corsaire et la lutte armée contre l'Ottoman s'appuient sur de multiples canaux d'informations. La pacification de la Méditerranée est primordiale pour tous avec, en plus, la possibilité de s'enrichir par la course, le commerce et le service du roi de Castille tout en partageant avec lui les coûts

de protection commerciaux et de l'information. La position de Gênes à la frontière de la monarchie hispanique, sur son versant méditerranéen, détermine ces différentes possibilités. Les États italiens constituent le *limes* de l'Europe habsbourgeoise face au Turc, manière de rempart contre l'Islam. La monarchie espagnole fait appel aux Doria et aux Génois, les charge de neutraliser les présences ennemies en mer Intérieure occidentale et d'en garder les frontières aux portes orientale et occidentale, autrement dit à Messine et Gibraltar. À ce titre, le port de Gênes gère et concentre les approvisionnements en armes depuis l'État de Milan, la venue de galères depuis la Toscane, la Sicile ou le royaume de Naples, la levée d'hommes d'armes et le logement des *tercios* espagnols dans ces mêmes états etc.

Andrea Doria et plus tard Giovanni Andrea Doria ont le commandement de l'escadre génoise et aussi celui des différentes escadres italiennes, lesquelles, au besoin, s'unissent. L'armada de Gênes se compose de navires dont le monarque loue les services à travers des *asientos* signés avec des Génois et aussi de bateaux qui lui appartiennent. Le nombre de galères la constituant oscille entre douze en 1528 et vingt-trois sous l'ère d'Andrea Doria et de six à seize sous celle de Giovanni. De plus, l'Empereur ainsi que Philippe II peuvent utiliser les services d'autres armateurs génois pour faire la chasse aux corsaires et aux pirates. En effet, dans le port de Gênes stationne un grand nombre de galères appartenant à des particuliers, investisseurs et corsaires génois, qui mettent leurs galères à la disposition de l'Espagne. À de nombreuses reprises, ces galères de particuliers sortent en groupe sous les ordres des Doria pour « nettoyer les mers » de Méditerranée. L'occasion pour l'Espagne de se débarrasser de la présence ennemie et pour les corsaires génois de faire des prises et des profits. Au XVI[e] siècle, ces derniers se consacrent surtout à la course contre les Turcs et les Barbaresques. Le contexte de « guerre perpétuelle » entre les Habsbourg et les Ottomans est une aubaine, car elle leur permet de faire des prises de manière continue, sans avoir à se soucier du contexte politique et diplomatique. En 1570, une flotte de particuliers menée par Giovanni Andrea Doria sort du port de Gênes à la recherche de prises turques à effectuer. Tous sont des nobles génois, propriétaires de galères et corsaires. Bien qu'il ne s'agisse pour eux que d'une activité complémentaire, les corsaires génois de Méditerranée, notamment les Doria, deviennent des spécialistes de la lutte contre l'Ottoman.

En 1559, la République crée le *Magistrato delle galere*, donnant pour la première fois à Gênes une institution permanente pour l'entretien d'une escadre de galères publiques. Elle se dote de quatre galères, ce qui paraît bien peu pour défendre la ville en comparaison avec les douze de Doria. En fait, depuis le passage de Gênes dans l'orbite espagnole, les forces navales de la ville sont réduites, de douze à deux ou quatre galères. Dans les années 1530 comme dans les années 1550, la présence génoise en mer est représentée par des navires privés. La défense de la République repose donc sur sa capacité à louer les services de ces navires privés. La démobilisation d'une partie de la flotte méditerranéenne en 1575 et 1576 se traduit par une augmentation de la course en Méditerranée, pas seulement des royaumes d'Afrique du Nord mais aussi des états satellites de l'Empire ottoman qui, en temps de paix, s'emploient comme pirates. Ceci est rendu d'autant plus aisé que se multiplient les mutineries des galères, faute de soldes payées depuis plusieurs années, comme en 1578 et en 1584. En juillet 1584, 22 galères algéroises attaquent la ville de Sori, près de Gênes, et prennent un vaisseau génois. Le départ de Giovanni Andrea Doria à la fin de l'été pour l'Espagne déchaîne les peurs de nouvelles attaques corsaires, ce qui montre combien la population génoise compte sur Doria pour la protection de la ville.

Le port de Gênes n'est pas seulement une cité corsaire. Au même titre que Barcelone, Séville, Bilbao ou Dunkerque, il est aussi un port d'armement. Seul le bois y manque, qui vient de

Catalogne. C'est encore un lieu de ravitaillement, de production de biscuits et de vivres pour les marins. Dans les années 1570 et grâce à la recommandation de Giovanni Andrea Doria, la famille Lomellini obtient de Philippe II le monopole de l'approvisionnement en biscuits des galères du capitaine général de la mer, Juan de Austria, qui prépare une opération de grande ampleur contre le Turc (préparatifs qui mènent un an plus tard à la bataille de Lépante). Grâce aux entreprises méditerranéennes de l'Espagne, le tonnage de la marine génoise augmente de 140 % entre 1498 et 1560, passant de 12 000 à 28 700 tx. Pour faciliter les accostages, de grands travaux sont réalisés pour le nettoyage de la darse et entre les ponts en 1545, 1575 et à la fin du XVI[e] siècle. Les Génois tirent donc de diverses façons de grands bénéfices des affrontements entre le Castillan et le Turc. Gênes, du point de vue économique, est difficilement comparable à Dunkerque ou à Saint-Sébastien. Ses atouts économiques, notamment sa tradition commerciale et bancaire, le fait qu'elle soit l'alliée du roi de Castille et non un territoire de la monarchie hispanique, jouent en sa faveur. Son jeu est plus complet, plus diversifié que celui des ports de Dunkerque et de Saint-Sébastien. De plus, c'est un prince qui y gère la course. Aussi, à Gênes, la course n'est-elle qu'un moyen supplémentaire de s'enrichir et de s'attirer la libéralité des souverains castillans. À ce titre, l'appartenance à la parentèle des Doria compte tout autant pour obtenir un poste dans l'administration espagnole que l'activité guerrière.

Au XVII[e] siècle, compte tenu des difficultés financières de l'Espagne et de la perte de son hégémonie, les Génois se retirent de leur activité de financiers à la cour de Madrid (banqueroutes de 1607 et 1627). Gênes et ses financiers réinvestissent dans le commerce maritime, dans une flotte propre capable de défendre la République et de relancer son activité mercantile. La ville développe une fonction d'entrepôt, devenant un port franc. Dès 1650, cette franchise devient l'argument qui vise à capter les intérêts économiques des royaumes plus puissants qu'elle et un moyen de les induire à protéger la ville. Dans les années 1630-1650, Gênes gagne en indépendance par rapport à l'Espagne. Le port mise surtout sur le commerce et de moins en moins sur la guerre dans un contexte où les cités-États sont surclassées par les grandes monarchies. Sa neutralité lui vaut d'être la proie, à chaque conflit, des corsaires français ou espagnols à la recherche d'une preuve montrant une collusion avec l'ennemi : durant la guerre de Succession d'Espagne, les corsaires provençaux s'emparent de deux cent vingt-six navires génois dont un tiers seulement donne lieu à une main levée, montrant par là la mauvaise humeur de Versailles face aux sympathies génoises à l'égard des Anglo-hollandais.

Bastien Carpentier et Jean-Philippe Priotti

☛ *BARBARESQUES*, *BARCELONE*, *BILBAO*, DORIA, *DUNKERQUE*, *SAINT-SÉBASTIEN*, *SÉVILLE*

GENNES JEAN-BAPTISTE, SEIGNEUR DE BOURCHEVREUIL ET D'OYAC, COMTE DE
(v. 1656-1705, Plymouth)

Dès 1094, on a des témoignages de l'existence de la très ancienne famille bretonne de Gennes à Gennes-sur-Seiche, à quelques lieues de Vitré. Le père, Jean de Gennes, écuyer, seigneur du Boisguy et de Bourgchevreuil, est membre de la RPR. La coutume de Bretagne acceptant la « dormition » de la noblesse pendant la dérogeance, pour faire subsister sa famille, il exerce « un art mécanique qui fait partie nécessaire de la médecine ». Sa mère, Anne, également protestante, est la fille de Pierre Naudin, sieur du Vieux-Pont, apothicaire à Paris et valet de chambre du Roi. Ses deux frères sont morts en bas âge. Faisant preuve d'un esprit ouvert et inventif, Jean-Baptiste est remarqué par le duc de Vivonne qui le fait entrer dans la marine comme volontaire à Rochefort (1673). Il n'en poursuit pas moins des études et, successivement, invente une horloge « ascendante », sans ressort ni contrepoids, et présente à l'Académie

des Sciences une machine à tisser ne nécessitant pas d'ouvrier. Il est nommé lieutenant de frégate légère en 1680 et épouse en 1681 Marie Guillet, protestante, fille d'un capitaine de vaisseau. Le couple a cinq filles, deux étant mortes en bas âge. Converti au moment de la Révocation, il est promu lieutenant de vaisseau la même année et participe à une expédition qui exécute « aussi secrètement que possible » des levers de côtes en Espagne (1686), puis obtient un congé pour travailler à une « machine de la longitude » (1687). Il est avec Du Casse lors de l'expédition au Surinam (1689) ; certaines sources précisent qu'il y commande l'*Émerillon* de 36 canons. Bien qu'aucun vaisseau de ce nom ne figure dans les ordres du Roi, sa présence est néanmoins indéniable : la terre guyanaise d'Oyac, dans le sud de Cayenne (qu'il ne peut avoir acquise qu'à cette occasion) est érigée en comté en récompense de sa participation (1698). Il épouse en secondes noces, Marie Savouret, fille d'un marchand bourgeois de La Rochelle. Elle abjure, sans véritable conviction, après la Révocation et lui donne quatre filles, dont une morte en bas âge, et un garçon, Jean Baptiste Guillaume, deuxième comte de Gennes, né le 16 mars 1699. Une absence injustifiée et un bref voyage en Hollande font naître des doutes sur la loyauté de cet homme réputé « mal converti ». Bégon ne le croit pas quand il justifie ce voyage par son désir de convaincre les fils de Duquesne de se convertir. Le retour de l'enfant prodigue est cependant récompensé par une promotion au grade de capitaine de vaisseau (1691). Il monte ensuite la garde à l'ouvert de la rivière de Rochefort (1693) avec le *Soleil-d'Afrique*, du 5e rang, qui aurait alors porté des pièces de 48 et de 60 à l'avant et à l'arrière.

En 1695, pour permettre la conquête des mines d'or et d'argent du Pérou, il propose d'établir une base avancée sur la côte Pacifique de l'Amérique australe. S'inscrivant dans le grand dessein de la Cour visant à s'assurer de ces richesses tout en les déniant aux Espagnols, cette opération présente un grand attrait ce qui facilite son financement : parmi les 85 actionnaires se trouvent les maréchaux de Vauban et de Villars, les ducs de Chaulnes et de Nevers, la princesse de Conti, la marquise de Montespan, Torcy, Châteaurenault, Bégon, etc. Personnellement, de Gennes avance 3 000 l-t, son épouse 1 620 et son beau-frère Girard Savouret 6 000. Les fonds recueillis, 183 883 l-t, sont confiés à Gimbal, contrôleur de la marine à Rochefort, où cinq bâtiments sont armés : le *Faucon-anglais* (48 canons) qu'il commande, le *Soleil-d'Afrique* (32 canons), le *Séditieux* (26 canons), deux flûtes, la *Féconde* (4 canons et 1 mortier) et la *Gloutonne* (6 canons) ainsi que la *Félicité*, corvette lui appartenant. L'ensemble porte 126 canons et 720 hommes. Tous les bâtiments sont armés aux termes de l'ordonnance du 6 octobre 1694 mais, en contrepartie, le Roi prélève également son cinquième sur les prises faites par la *Félicité*. Ayant appareillé le 3 juin 1695, de Gennes enlève le fort Saint-James sur la rivière de Gambie en août puis va se rafraîchir à Rio de Janeiro avant de poursuivre vers le détroit de Magellan, où il arrive le 11 février 1696 mais qu'il ne peut franchir, la saison étant trop avancée. Après des mois de souffrances et une seconde tentative de franchissement infructueuse, il retourne à Rio où il se refait, puis va croiser plusieurs mois en mer des Antilles ; il y capture cinq anglais, dont le *Didaper*, qu'il conduit à Saint-Pierre de la Martinique. Ses bâtiments sont de retour à La Rochelle le 21 avril, à l'exception de la *Féconde*, commandée par Porée, qui arrive isolément au Port-Louis avec une partie des effets enlevés au fort de Gambie. Son expédition est un échec financier, les maigres captures ne couvrent pas les frais de l'armement ; en revanche, elle a permis à cet esprit scientifique d'améliorer la connaissance du passage vers la mer du Sud.

Toujours passionné de nouveautés, il demande au Roi une concession en Guyane, de sa terre d'Oyac jusqu'à la source de la rivière du même nom et sur 900 pas de large, dans le but d'exploiter, en association avec son beau-frère Girard Savouret, des arbres propres à la construction navale qu'il y a découverts et d'installer des

moulins à sucre de son invention. C'est sans doute pour récompenser ses efforts continus, même s'ils ne sont pas toujours couronnés de succès, et sa connaissance du Nouveau Monde qu'il est reçu chevalier dans l'ordre royal et militaire de Saint-Louis et nommé gouverneur de Saint-Christophe (1697). Avant de prendre ses fonctions, il a encore un projet à réaliser. Un groupe d'armateurs et de financiers, dont Jourdan de Groué, Samuel Bernard et Danycan de l'Épine, s'associent à la Compagnie de la mer du Sud nouvellement créée pour monter une expédition en Chine et, comme elle doit passer par le détroit de Magellan, il est choisi pour la commander avec le *Comte de Maurepas* (50 canons). L'expédition se réalise mais les exigences du Roi conduisent Danycan et de Gennes à se retirer du projet. C'est Jacques Gouin de Beauchesne qui prend le commandement (décembre 1698-août 1701).

Avant de quitter la France pour rallier Saint-Christophe, de Gennes obtient du Roi une pension de 150 l-t pour cinq de ses filles, afin qu'elles puissent être admises dans un couvent pour s'instruire dans la religion catholique. Quand il arrive aux Antilles en juillet 1699, son premier soin est de préparer la défense de la moitié française de l'île, que le traité de Ryswick vient de restituer. Mais ses efforts ne sont pas suffisants et, dès le début de la guerre de Succession d'Espagne, le général Codrington le somme de lui rendre la partie française de l'île, qu'il avait lui-même déjà occupée en 1690. Après avoir pris l'avis de ses officiers, de Gennes capitule le 16 juillet 1702. Retenu par les Anglais puis capturé par un corsaire hollandais qui le conduit à l'île de Saint-Thomas, il erre ensuite entre la Guyane, la Guadeloupe et la Martinique où il est emprisonné par ordre de Robert, intendant des Îles. Présidé par Machault, le nouveau gouverneur, le Conseil de guerre le condamne pour lâcheté; il est enfermé au Fort-Royal. Libéré, il se réfugie à l'île de la Trinité d'où il écrit à Jérôme de Pontchartrain pour défendre son honneur. Il est enfin embarqué sur la *Thétis* (44 canons) envoyée spécialement pour le ramener en France avec les pièces de son procès; engagée par l'*Exeter* (60 canons) le 25 février 1705, son vaisseau coulant bas, le chevalier Louis César de Campet de Saujeon, capitaine de vaisseau, doit amener. L'équipage ayant été conduit à Kinsale, en Irlande, de Gennes est ensuite transféré à Plymouth, où il meurt en août de la même année. Le père Labat, son ami de longue date, défend sa mémoire.

Jean-Yves Nerzic

☛ DANYCAN, DU CASSE, DUQUESNE, GOUIN, *GUADELOUPE*, *LA ROCHELLE*, PONTCHARTRAIN, PORÉE, VAUBAN

GIOVANNI DE LO CAVO OU GIOVANNI DE CAPITE (?-v. 1278)

Ce pirate est connu presque seulement par un document exceptionnel: la plainte des Vénitiens adressée à Michel VIII Paléologue dans le cadre des négociations du traité entre Venise et l'empire bizantin. Les historiens en ont fait un homme originaire de l'île d'Anaphe, fils d'une Grecque et d'un Génois. Dans ce document, il est l'un des pirates les plus actifs contre les navires marchands italiens. D'origine non précisée, mais très probablement italienne, la plupart des plaintes indiquent qu'il est basé à Anaia, célèbre repaire de pirates. Présent dès 1269-1270, il se déchaîne à partir de 1273, date à laquelle il est toujours mentionné en tant que *komètès* ou capitaine de la flotte byzantine. Il agit seul ou en collaboration avec d'autres pirates comme Georgio, Amiral d'Anaia, ou Andrea Gafforo. Son rayon d'action est assez large car il mène des attaques de la côte dalmate à la Crète. Par exemple, avec Saladino et Moschetus, deux autres *komètès*, ils attaquent à cinq reprises les ports de la côte albanaise, entre avril et mai 1277. L'attaque d'une tarette catalane qui approche du port de Monemvasie est plus instructive: dans un premier temps, les pirates laissent entrer le navire, ne lui montrant aucun intérêt. Une fois dans le port, avec la complicité évidente des autorités du port, Giovanni et ses hommes dépouillent les mar-

chands de tout ce qu'ils possèdent, marchandises, cassettes de deniers pour un montant de 762 hyperpères de dédommagements.

La flotte pirate reste toujours de taille modeste à une seule exception près: en 1277, il commande onze lignes lors de l'attaque de Durazzo. Si l'éditeur de la plainte G. Morgan pense qu'il s'agit d'une erreur de copie, H. Ahrweiler y voit une preuve de l'obtention d'un commandement de la flotte byzantine. En effet, selon Sanudo, il aurait été récompensé de son action en 1278 par le titre de «signoria des îles de Nanfio et Rhodes». Il en fait le successeur de Licario avec le titre de *megas doux*, preuve de la continuation de la politique de Michel VIII de nomination de Latins à la tête de la flotte grecque. Mais Sanudo est le seul à le désigner comme «grand duc» car les documents vénitiens ne parlent que de «Johannem de lo Cavo, comitum» ce qui le laisse à une place de subordonné.

Par ces attaques contre le commerce vénitien en Romanie, la flotte défend en fait l'empire et poursuit la politique de reconquête des îles latines. Ne sachant pas de quelle manière la guerre de course pouvait être organisée, on peut supposer que les corsaires touchaient une part du butin, ou plutôt reversaient une partie des prises à l'Empereur.

Éric Limousin

☛ LICARIO, *RHODES*

GLEMHAM EDWARD (?-ap. 1594)

Originaire de Benhall, dans le Suffolk, rien n'est connu d'Edward Glemham, ni sur ses parents ni sur sa jeunesse avant l'été 1590. Peut-être a-t-il été nommé chevalier. En tout cas, suffisamment riche et expérimenté, il arme alors l'*Edward Constance*, navire de 240 tx, avec le *Faucon noir* (capitaine Thomas Foscue). Selon un pamphlet anonyme, il quitte femme et enfants pour faire voile depuis Gravesend vers les Canaries. Après deux mois de croisière infructueuse, à court de vivres, il se résout à se porter sur les Açores où, avec 86 hommes, il opère une descente sur l'île Saint-Georges. Le moment de surprise passé, les Portugais se ressaisissent. Pour éviter que les choses ne s'enveniment un compromis est trouvé. Glenham repart une fois ses navires ravitaillés et une rançon de 1000 couronnes payée. Dans cette zone d'atterrages, des galions espagnols le poursuivent. Il est contraint de livrer bataille avant de s'échapper vers les côtes algériennes. Là, il accepte d'escorter un marchand français, mais repéré par quatre bâtiments espagnols dans le Détroit, il doit rebrousser chemin. Ayant réarmé l'*Edward Constance* à Alger, Glemham décide de faire la course en Méditerranée où, le 4 décembre 1591, il s'empare d'un navire vénitien, chargé de sucre. Lorsqu'il atteint l'Angleterre, il comprend qu'une plainte a été déposée à l'Amirauté. Malgré ses protestations de ce que la cargaison appartient à des marchands portugais, considérée donc comme espagnole, il est contraint de plier. Son navire et ses marchandises sont placés sous séquestre en attendant un jugement qui lui est défavorable (septembre 1592). Il essaie en vain de vendre son navire. Obligé de repartir, Glemham embarque en février 1594 pour un second voyage, commandant une flotte de trois navires à destination du Levant. Il semble ne pas avoir dépassé la Méditerranée occidentale, croisant plusieurs mois à la recherche de navires du Saint-Siège. Le butin est maigre. Les Anglais, ne disposant d'aucune base amie, font route sur Alger. Glemham fait partie de ceux qui, corsaires ou pirates, établissent des liens avec la course barbaresque, une connexion entre l'Angleterre protestante et les régences musulmanes pour lutter contre l'ennemi commun catholique. Sans moyens pécuniaires, Glemham laisse aux Turcs, en guise de promesse de paiement, huit de ses hommes. Hélas, la campagne suivante n'offre pas de meilleurs résultats. De retour dans la cité corsaire barbaresque, huit Anglais sont à nouveau laissés en dépôt. Profitant d'une tempête, Glemham s'enfuit pour se soustraire à ses obligations. Il atteint l'Angleterre à la fin

de 1594. Les quelques biens qui lui restent vont à ses créanciers et c'est dans l'oubli et la pauvreté qu'il meurt. De 1595 à 1600, le Conseil privé s'emploie à faire racheter les malheureux marins laissés en caution à Alger. Des 16 hommes, la moitié s'est convertie à l'islam pour échapper à l'esclavage. Les 8 hommes restants sont libérés en 1600.

Philippe Hrodej

☛ *Alger*, Barbaresques

Godefroy Pierre (?-ap. 1699)

Godefroy est l'une des grandes figures de la flibuste domestiquée par Du Casse. Ses origines sont incertaines. Ce pourrait être ce Jean Godefroy qu'on trouve capitaine de l'*Espérance* de Bordeaux en 1675 pour un voyage aux Îles ou peut-être est-il issu de la puissante famille d'armateurs calvinistes de La Rochelle qui gagne le Refuge à partir de l'île de Ré, au grand complet, le lendemain de la Révocation. Il est apparemment présent au sac de Portobelo (février 1680). Le père Lepers lui aurait fait commander un navire lors de la prise de la Veracruz (mai 1683) : la chose est exagérée, sans doute appartient-il à un état-major, tout comme pour le pillage de Campêche (juillet 1685). Il apparaît nommément dans les archives en décembre 1690 alors qu'il revient de croisière au Petit-Goave. Il amène une prise faite le 10 octobre près de Carthagène devant l'île de Zamba : la *Concepcion de Marsella* (capitaine Jacinto de Silva), un bâtiment d'avis envoyé par le général des galions en Espagne, de 16 canons et 110 hommes dont 17 tués. En plus d'un peu d'argent, cacao et bois de Brésil, il y a une importante et précieuse correspondance. Godefroy monte alors une barque longue de 8 canons portant 60 hommes. En prenant son poste de gouverneur à Saint-Domingue, Du Casse lui vend (à moins qu'il ne s'agisse d'une avance déguisée) une corvette du Roi. Ce « méchant voilier qui fait beaucoup d'eau » est cédé 2 000 écus, devenant quelques mois plus tard un « bon voilier ». Entre 1692 et 1693, Godefroy pille et incendie entre vingt et vingt-cinq bâtiments britanniques, tantôt seul, tantôt accompagnant l'*Emporté* (d'Amon). Il n'hésite pas à aborder deux frégates hollandaises de 24 et 18 canons en traite non loin de Santo Domingo. Mal lui en prend, son navire échoué, 25 hommes tués, il doit se rendre. Du Casse ne ménage pas ses efforts pour tirer de captivité à Curassol « un des plus braves corsaires de la mer ». Godefroy est présent à la Jamaïque, avec le *Dragon* de 180 hommes et 14 canons. « Il a fait merveille à l'attaque de la tranchée de Ouatirou », rapporte Du Casse. Cette courageuse action ne l'empêche pas d'être condamné, sans que l'on connaisse le motif. Louis de Pontchartrain se charge d'obtenir la grâce du Roi en 1695, expédiant immédiatement une lettre de rémission. En août de la même année, Du Casse se « débarrasse » d'une nouvelle corvette royale, la *Pressante.* « Elle ne vaut pas un sol » et est vendue au tarif immuable de 2 000 écus. Godefroy capture bientôt une barque anglaise. Surtout, il soulage la colonie de son plus grand ennemi en tuant Jacob, flibustier de la Jamaïque. En juin 1696, la *Pressante* est jetée à la côte par la tempête aux Bahamas. Pour la remplacer, Du Casse « déleste » le Roi de la flûte la *Serpente* – 14 canons et 76 hommes –, venue avec l'escadre de Desaugiers. Godefroy se joint à Renau, capturant devant La Havane, après quatre jours de poursuite, un bâtiment d'avis espagnol (capitaine Quintero) chargé de vin et d'huile d'olive (juillet). Les Espagnols limitent leur navigation. Après une campagne infructueuse sur la Terre-Ferme (septembre 1696 – février 1697), Godefroy et ses 154 hommes intègrent l'escadre du baron de Pointis. Lorsque celle-ci quitte Carthagène des Indes, il est l'un des trois capitaines qui retournent piller la cité, sur ordre du Gouverneur et patron. Le fait qu'il ne soit pas capturé au retour laisse imaginer qu'il ramène intact son butin au Petit-Goave. Il s'illustre une dernière fois dans la défense de ce bourg le 8 juillet 1697. On perd ensuite toute trace de ce personnage. Se fait-il forban ? C'est peu probable. Mais rien ne le désigne comme

habitant. En 1699, la fièvre jaune emporte 300 Domingois, est-il du nombre ?

Philippe Hrodej

☛ Amon, *Bordeaux*, Des Augiers, Du Casse, Flibustiers, *La Rochelle*, *Petit-Goave*, Pointis, Pontchartrain, Renau d'Élissagaray

Golfe de Guinée (Époque actuelle)

Les hydrographes définissent le golfe de Guinée comme courant du Liberia au Gabon, mais on y ajoute généralement le Congo au sud-est et, au nord-ouest, la Sierra-Leone et les deux Guinées. Se limitant pendant longtemps à une zone de traite ou un simple passage, le golfe de Guinée a pris une importance maritime nouvelle suite à la montée progressive d'un trafic sud-sud avec l'Amérique du sud et surtout à la mise en exploitation de ressources pétrolières importantes. Initialement extrait du delta du Niger (2 600 000 barils par jour en 2010), ce pétrole recherché pour sa faible teneur en soufre et sa proximité des ports américains (7 jours), est désormais également produit par la Guinée Équatoriale (320 000 barils par jour), le Congo (302 000), le Gabon (228 000), le Cameroun (65 000) et depuis peu la Côte d'Ivoire (45 000), le Ghana (9 000), bientôt le Bénin, la Guinée et la Guinée Bissau, la Sierra Leone et Sao Tome et Principe.

Richement dotée en ressources naturelles, tant agricoles que minières, la côte du golfe de Guinée est l'archétype africain de la « malédiction de la richesse », ce paradoxe des malheurs que génèrent les ressources de rente. Ses eaux sont parmi les plus poissonneuses du monde, mais les États riverains sont souvent incapables de faire valoir leurs droits face aux pêcheurs européens, japonais et désormais chinois. Ses plages et son plateau continental recèlent près de 50 % des réserves d'hydrocarbures du continent et fournissent 5 % de la production mondiale de pétrole, soit plus de 4 millions de barils par jour. Pourtant l'exploitation désordonnée, malhonnête voire mafieuse de ces hydrocarbures est source d'inégalités générant des désordres qui entravent à leur tour son exploitation et donc le développement de la région. Plus grave, les pouvoirs politiques locaux puisent dans le détournement de ces richesses une part des ressources alimentant leurs luttes politiques.

Ces luttes sont les sous-produits de la fusion entre Afrique de l'Ouest et Afrique centrale, bantoue et sahélienne, musulmane, animiste et chrétienne, anglophone, lusophone, hispanophone et francophone. La lente descente vers la côte des modes de vie sahéliens et de l'islam constitue le facteur majeur des mutations politiques et sociales de la région et des tensions issues de cette évolution. Ainsi malgré ses richesses, la région connaît des situations à terre précaires et de nombreux foyers d'agitation violente, justifiant l'inquiétude de la communauté internationale : Guinée-Bissao et Guinée, Sierra Leone, Liberia, Côte d'Ivoire, delta du Niger, Bakassi, Guinée Équatoriale, Congo. Cette instabilité a tendance à prolonger en mer l'insécurité qu'elle génère sur terre.

La réalité de l'insécurité dans le golfe de Guinée est difficile à apprécier du fait de la faiblesse des instruments de mesure. Historiquement, la piraterie n'y a pas de passé car les proies y étaient rares, souvent pauvres et jamais concentrées par des points de passage obligés, sinon l'approche des rares grands ports. La linéarité de la côte y est peu propre à abriter les délinquants, sauf dans le delta du Niger ou dans les archipels bissau-guinéen et équato-guinéen. On ne trouve pas, au sein des populations locales, une culture maritime hauturière disposant de moyens navals et d'armes suffisamment puissants. Aussi la piraterie n'y est présente que du fait de la pauvreté à terre qui pousse vers cette richesse en mer que constituent le trafic portuaire et l'exploitation pétrolière.

En 2011, soixante-et-une agressions ont été tentées dans les mers du golfe de Guinée, dont quarante-quatre couronnées de succès. Ces chiffres sont similaires à ceux de 2003 et 2007, les années intermédiaires ayant été plus calmes,

notamment 2005 (25 agressions tentées), ainsi que 2009 et 2010 (35 agressions). En 2011, un tiers des agressions a été commis en zone portuaire, autant dans les eaux territoriales et internationales. Ainsi, aux termes de l'article 15-1-a de la convention sur la haute mer, seule une vingtaine de ces forfaits mérite la qualification de piraterie, et encore sous réserve que leur motivation soit purement crapuleuse. Dans plus de la moitié des cas, le navire était à l'ancre. En 2011, aucun membre d'équipage n'a été tué, deux ont été blessés, soixante-huit pris en otage. Dans huit cas, le navire a été détourné. Ces chiffres constituent moins de 10 % des agressions dans le monde (544), et moins du quart de celles (286) relevées le long de la côte est-africaine et en océan Indien, ces célèbres agressions « somaliennes » qui ont entraîné la mort de trois personnes, la capture de vingt-neuf navires et la prise en otage de 410 membres d'équipage.

Les navires de pêche, nombreux dans le golfe, sont vulnérables lorsqu'ils opèrent mais offrent rarement un butin important. Les bateaux de commerce sont plus fréquemment attaqués, surtout dans les situations de mouillage ou de transbordement. En haute mer les attaques sont plus rares et le fait de quelques agresseurs armés, souvent de nuit, opérant généralement à partir d'un ou deux bateaux rapides. Plus près des côtes, les attaques sont menées à partir de *fast-boats* légers et très rapides, agissant soit par la menace d'armes à feu, soit par l'envahissement en nombre de leur cible, soit par l'intrusion furtive et discrète de quelques voleurs à la sauvette. La capture du navire est rare dans cette région, on lui préfère la saisie des objets de valeur personnels de l'équipage, des espèces à l'abri du coffre du capitaine, ou de certains équipements faciles à démonter, transborder et écouler : ordinateurs, GPS, radars, câbles, etc.

Dans les zones d'exploitation pétrolière, le mode d'action le plus fréquent est la prise d'otages (de préférence des Occidentaux) pour échange contre rançon, après leur mise à l'abri dans les zones de non-droit que représente la mangrove du delta du Niger ou d'autres zones lagunaires. Les installations d'exploitation offshore, fixes ou mobiles, notamment celles du delta du Niger, sont l'objet d'attaques dont les cibles sont les plateformes de prospection ou d'exploitation, les bâtiments d'exploitation, les pétroliers au chargement et surtout les bateaux de servitude faisant la navette entre ces entités ou avec la terre. Dans le delta du Niger, cette insécurité n'est que le prolongement en mer d'une activité spécifique aux champs pétrolifères qu'est le *bunkering*, dérivation d'un flux d'hydrocarbures à partir des pipe-lines, vers des barges permettant d'en réinjecter le produit dans le commerce régulier.

Dans l'ensemble du golfe de Guinée, la piraterie ou le brigandage en mer cohabitent avec d'autres formes de délinquance comme le trafic d'armes ou l'immigration clandestine et, de plus en plus, le trafic de la drogue sud-américaine en route vers l'Europe voire vers l'Amérique du nord. La prise de contrôle par des groupes islamistes du segment sahélien de la route de la drogue vers l'Europe donne à réfléchir sur un éventuel rapprochement entre terrorisme et piraterie. Brandie par les États-Unis depuis une dizaine d'années, dans le golfe de Guinée comme en Somalie, cette menace de collusion entre piraterie et terrorisme pourrait finalement se concrétiser dans la région. Elle constituerait alors un élément central du défi que fera peser dans l'avenir un continent africain de plus en plus dynamique sur une Europe économiquement vacillante, politiquement indécise et stratégiquement affaiblie.

Patrice Sartre

☛ SOMALIE

GOUIN JACQUES, SIEUR DE BEAUCHESNE (1652-1730)

Fils de Jacques Gouin (père) de Beauchesne, d'une vieille famille bourgeoise malouine, et de Julienne Richomme d'une famille d'of-

ficiers (son frère est lieutenant général de l'amirauté de Saint-Malo, fin XVII[e] siècle), Jacques Gouin est orienté très jeune vers la navigation et accomplit dans le dernier quart du siècle une carrière de marin exemplaire où la course joue un rôle essentiel. « Le sieur de Beauchesne fait la guerre depuis 1675 » précise en 1698 une requête en sa faveur sollicitant un brevet de capitaine de frégate, et de fait il participe à l'activité corsaire dès la guerre de Hollande, notamment en 1677 où il commande l'une des quatre frégates malouines qui mènent un raid audacieux contre les pêcheries baleinières hollandaises au Spitzberg, avec une réussite exceptionnelle à la clé : trente-huit baleiniers pris ou rançonnés. Cette expédition est le premier « grand coup » de la course malouine sous Louis XIV. « Depuis ce temps (1677) il a toujours commandé avec distinction » poursuit la requête, naviguant au commerce vers Cadix et la Méditerranée dans les années 1680, comme en 1684, où, capitaine en second du *Marbeuf*, revenant du Levant, il résiste à l'attaque de trois corsaires d'Alger à hauteur de Majorque, après la mort de son capitaine P. Pépin de Belle Isle. « Choisy en 1689 par M. de Seignelay pour faire la découverte de l'armée (navale) », il renoue avec la course à partir de 1692, en supervisant la construction à Bayonne de la grosse frégate le *Prudent*, de 450 tx, entre 38 et 44 canons, enre 250 et 290 hommes d'équipage, armée pour le compte de J. Magon de la Lande et de son groupe de partenaires. Il la commande sans discontinuer de l'hiver 1692-1693 à 1697 pour une série de campagnes de courses fructueuses, à partir de Bayonne jusqu'au début de 1695, puis à partir de Saint-Malo, réalisant de nombreuses prises, dont le 15 mars 1695 celle du corsaire flessingois le *Grand Proyen*, au terme d'un combat au cours duquel il est légèrement blessé. Mais Gouin de Beauchesne s'illustre surtout par ses nouvelles expéditions contre les baleiniers hollandais au Spitzberg, dans la continuité de son raid réussi en 1677, avec le soutien de son principal commanditaire Magon de la Lande. Ainsi en 1693, après avoir convaincu Pontchartrain de l'intérêt de son plan, participe-t-il à une expédition associant le *Prudent* au vaisseau du Roi le *Pélican*, commandé par de Varennes, et à deux frégates. Parti de Bayonne le 30 juin, il attaque le 5 août 1693 à la baie aux Ours au sud du Spitzberg une flotte de quarante baleiniers hollandais, dont treize sont capturés et plusieurs autres rançonnés ou brûlés. De même, trois ans plus tard, en 1696, avec le soutien de Magon de la Lande, conduit-il sur le *Prudent*, en compagnie du vaisseau *Saint-Antoine*, commandé par Athanase Jolif, une nouvelle expédition contre les baleiniers hollandais et hambourgeois entre l'île Jan Mayen et le Spitzberg, au cours de laquelle une dizaine de navires sont capturés, rançonnés ou brûlés, pour un produit global de 132 000 l-t.

Au vu de son expérience, Jacques Gouin de Beauchesne est recruté en juillet 1698 par la Compagnie de la mer Pacifique (dont l'un des directeurs est son compatriote Noël Danycan) pour diriger la première expédition française vers la mer du Sud et la côte Pacifique de l'Amérique espagnole, qu'il conduit avec maîtrise de décembre 1698 à son retour en août 1701. Il est ainsi le premier navigateur français (hors les flibustiers) à traverser le détroit de Magellan, puis à doubler le cap Horn au retour, découvrant la plus méridionale des îles de l'archipel des Malouines, à qui il donne son nom, l'île Beauchesne, qui a été conservé jusqu'à aujourd'hui. Après son retour, à près de 50 ans, le marin choisit une carrière « sédentaire » d'officier dans sa ville natale, où il était déjà un notable reconnu, marié depuis 1688 à Marie Pelicot, et en voie d'anoblissement par achat d'un office de conseiller-secrétaire du Roi. Il exerce ainsi les charges de lieutenant général de l'amirauté de Saint-Malo, puis de sénéchal de la juridiction et de capitaine garde-côtes du département de Saint-Malo, ainsi que, de 1710 à 1715, les fonctions de subdélégué de l'intendant de Bretagne dans la cité malouine. On peut penser cependant que ces charges et fonctions officielles n'empêchent pas l'ancien corsaire de prendre quelques participations dans des arme-

ments en course durant la guerre de Succession d'Espagne, notamment dans les entreprises des Trouin, dont son frère cadet, François Gouin de Langrolay (1659-1735), qui leur était apparenté par mariage, était l'un des partenaires majeurs, jusqu'à l'expédition de Rio incluse, dont il fut l'un des directeurs.

André Lespagnol

☛ *Alger*, *Bayonne*, *Cadix*, Danycan, Flibustiers, Magon de la Lande, Pepin de Belle Isle, Pontchartrain, *Saint-Malo*, Seignelay, Trouin

GRAFFE LAURENT DE
(v. 1650, Doort-24 mai 1704, Le Cap)

Laurent Cornille Baldran de Graff est donné comme natif aux environs de Bréda, dans le Brabant septentrional. Il se pourrait qu'il soit né à Doort, qui désigne Dordrecht au XVIIe siècle. Il se qualifie d'écuyer, passe pour un homme raffiné qui, selon Exquemelin, se divertit avec des violons et des trompettes, embarqués à son bord. Pour autant, rien n'a filtré quant à ses origines familiales. Il débute sa carrière très modestement comme matelot puis devient canonnier au service de l'Espagne, ce qui n'est pas anormal vu la proximité des Pays-Bas espagnols et le fait que de Graffe semble avoir été catholique. Il navigue durant trois ans au sein de la *carrera de Indias*. Devenu capitaine de navire, il est capturé par des flibustiers durant la guerre de Hollande (probablement en 1676) et décide de lier son sort au leur. Le témoignage de Nepveu de Pouancey est suffisamment fiable. « L'un desdits corsaires, nommé Laurent de Graffe, natif de Doert en Hollande et marié dans les îles Canaries, de l'obéissance du roi d'Espagne, s'est mis à naviguer et faire le corsaire ou pirate depuis cinq ou six ans, n'ayant jamais voulu prendre de commission de personne, mais a fait la course depuis le temps sans avoir pris part chez aucune nation. D'une petite barque qu'il avait, il a pris un petit navire, de celui-là un plus grand et enfin est parvenu à en avoir un de 24 à 28 (le *Tigre*, frégate hollandaise capturée à la côte de Carthagène à la mi-1681) avec lequel il a fait une prise d'environ 26000 écus – d'aucuns disent 120000 piastres – en argent en prenant un navire (la *Francesca*, capitaine Manuel Delgado, de l'*armada de Barlovento*) qui avait 32 canons et qui portait cet argent pour les recrues de Puerto Rico et de Santo Domingo (juillet 1682) ». Les Espagnols ont 52 tués, les forbans 8 ou 9. Le partage est fait à Samana selon les règles, mais en amenant sa prise au Petit-Goave, le Hollandais semble opter pour le camp français. Il a moins de chance le long des côtes guatémaltèques. C'est van Hoorn qui prend sous son nez la hourque et la patache du Honduras. Malgré la rivalité qui oppose les deux hommes, de Graffe, qui navigue de conserve avec François Le Sage et Michel Andresson, s'associe à van Hoorn pour piller la Veracruz. En pleine paix, ils réunissent douze navires avec 1200 hommes et s'emparent par surprise du plus grand port de Nouvelle-Espagne (17 mai-3 juin 1683). Dans l'affaire, de Graffe avait pour mission de s'emparer d'un fort durant la nuit puis de diriger le canon contre la cité. Le butin est considérable, de Graffe en retire probablement 24000 pièces de huit, avec ses deux vaisseaux – la *Françoise* de 30 canons et une prise faite au Honduras et donnée à François Le Sage. La plus extraordinaire entreprise jamais menée par les flibustiers français est entachée par le duel entre de Graffe et van Hoorn et la mort malheureuse de ce dernier. De Graffe regagne le Petit-Goave. La guerre, déclarée contre l'Espagne en octobre 1683, lui permet de prendre une commission. À la fin de l'année, en compagnie d'Andresson et de Yankey, celui que les Espagnols appellent « Laurencillo » capture deux grosses frégates et une barque envoyées par le gouverneur de Carthagène pour le ramener mort ou vif. L'échange est très violent, les Espagnols ne pensaient pas trouver les flibustiers aussi nombreux (530 hommes) alors qu'ils ne sont que 350. Leurs pertes sont sévères. Les flibustiers perdent 34 hommes. Selon Tarin de Cussy, Laurencillo renvoie les prisonniers au gouverneur avec ses remerciements « pour leur avoir envoyé de si bons navires, les leurs étant

en très mauvais état, que s'il en avait encore d'autres pareils, qu'ils les attendraient encore une quinzaine de jours; mais surtout qu'il se garde bien de les envoyer sans argent, dont ils avaient besoin, car autrement ils ne donneraient quartier à aucun Espagnol». Le *San Francisco* de 48 canons devient le *Neptune*, Yankey reçoit la *Françoise*. De Graffe retourne en course au début de 1684 dans le golfe du Mexique, prenant un *aviso* porteur d'une importante correspondance. En avril, il capture à l'île des Pins de Cuba la *Cascarille* de 18 canons et 80 hommes qu'il mène au Petit-Goave comme preuve de bonne volonté à l'égard du nouveau gouverneur Tarin de Cussy. La trêve de Ratisbonne, signée en août 1684, n'a aucun effet aux Antilles. Pis, une nouvelle descente est organisée entre Grammont et de Graffe. Contre quatorze bâtiments dont six grands vaisseaux et 1200 hommes, Saint-François de Campêche ne peut que subir la visite des Frères de la côte, laquelle s'éternise durant deux mois (juillet-août 1685). Le butin est bien maigre, les Espagnols ayant été alertés. Au retour, de Graffe est attaqué le 14 septembre par l'armada de Barlovento (Amiral Andrès de Ochoa y Zarate). Le *Neptune* se trouve pris entre un vaisseau de 56 canons et un de 52. Ayant plus de chance que Bréha (Pierre Bart), après un combat qui dure toute une journée, il profite de l'hésitation des Espagnols pour s'esquiver, avec seulement huit hommes tués. La chance finit par le quitter devant Carthagène. En donnant chasse à une barque espagnole, il touche une roche inconnue. Il doit abandonner son vaisseau et 40 esclaves tirés de Campêche. Sa perte est estimée à 50000 l-t (début 1686). Le retour depuis le golfe de Darien est difficile. Les Indiens lui tuent 25 hommes. Il revient une dernière fois avec une barque et 120 hommes devant Carthagène, s'emparant de la *Sainte-Rose*. Puis il regagne le Petit-Goave en octobre 1687 où il bénéficie d'une amnistie et se fait adjuger sa prise.

Une nouvelle carrière commence pour lui. Hors l'élément liquide, il ne se sentira pas toujours à l'aise dans ses fonctions. Du Casse le confirme: «quoique très brave homme, il n'a pas la moindre teinture d'aucune affaire que la mer». Nommé major en septembre 1686, il est envoyé fonder un établissement dans la plaine des Cayes, au sud de Saint-Domingue. De Graffe a hésité longtemps à servir la France. Les Espagnols lui ont fait des propositions de service à plusieurs reprises dont il s'est méfié. En revanche, De Graffe a offert ses services à l'Angleterre à deux occasions. La flibuste l'a considérablement enrichi mais la mer a tout repris. Lorsque Christian Camus évalue ses gains, entre 1682 et 1686, à plus de 50000 piastres, il n'a plus que cinq esclaves. Ayant réarmé la *Sainte-Rose* – associé à Jean Charpin – ce rôle d'armateur ne lui réussit pas plus que celui de chasseur de trésor sur le banc des Séranilles, en avril 1689. Durant la guerre de la Ligue d'Augsbourg, il reprend la mer, opérant à la Jamaïque (octobre 1689), une autre fois aux îles Caïman (juin 1690). Lieutenant de Roi au Cap (quartier du Nord), il vaut surtout par la terreur qu'il inspire aux Espagnols. Il participe à la descente de la Jamaïque en 1694, commandant les 14 navires flibustiers qui gagnent Ouatirou le 27 juillet. Il s'illustre, avec Beauregard, lors de la prise d'un retranchement défendu par 700 Anglais et 12 canons. En revanche, l'année suivante, lorsqu'un corps anglo-espagnol assaillit le Cap par terre et par mer, Laurencillo n'est plus que l'ombre de lui-même et disparaît à la tête de 900 hommes. «Jamais inquiétude ne fut pareille à celle de Monsieur de Graffe en cette occasion, comme il craignait à tout moment de tomber entre les mains des Espagnols, il s'enfonça dans les bois, peu accompagné, ne logeant jamais deux nuits de suite dans un même endroit, fort embarrassé dans toutes ces courses de sa corpulence hollandaise qu'une vie sédentaire et de bonne bière avait encore épaissie de beaucoup et appesantie». Son épouse et ses enfants sont enlevés par les Espagnols et ne seront restitués que trois ans plus tard. Suite à cet abandon de poste, il est cassé mais se voit accorder, après justification à Versailles, le grade de capitaine de frégate. C'est comme marin qu'il sert de

guide à Iberville pour trouver l'embouchure du Mississipi en 1698, fait du repérage l'année suivante pour introduire le commerce interlope en Terre-Ferme et dans le golfe du Mexique. Enfin, en 1701, il embarque auprès de Coëtlogon : il s'agit cette fois de protéger les ports espagnols. Il est fait chevalier de Saint-Louis en 1703, peu avant sa mort survenue au Cap le 24 mai 1704.

Graffe avait épousé en 1674 Françoise Pretuline de Guzman aux Canaries. Retenue à Santa Cruz de Ténérife ainsi que son père, Juan Christóbal dit le Grec, elle sert de lien en 1684 pour ramener son époux à la raison. Juan de Pando, gouverneur de Carthagène, escompte récupérer le flibustier, lui pardonner sa défection et en faire un général de terre et de mer. De Graffe reçoit en 1686 un brevet de grâce suite à la mort de van Hoorn et des lettres de naturalisation pour lui et son épouse. Les Espagnols n'ayant réussi à faire de ce mariage un objet de chantage, l'union est dissoute en 1690 sans que cela porte préjudice à l'acquittement dont bénéficie Graffe. Il se remarie en 1693 avec Marie-Anne Dieuleveut, Bretonne, veuve de Pierre Lelong, ancien flibustier et colon du Cap, puis de Joseph Cheruel. Ce mariage est une bonne affaire, permettant de joindre les concessions des époux au Quartier Morin. Une communauté devenue prospère : à la mort de de Graffe, les biens sont estimés à 190 000 l-t, dont une sucrerie avec cinq chaudières et 120 esclaves dans la plaine du Cap. La fortune du Hollandais n'a donc pas pour origine ses gains dans la flibuste.

Philippe Hrodej

☛ Bart, Andresson, Du Casse, Exquemelin, Flibustiers, Frères de la côte, Graffe, Grammont, Hoorn, Iberville, Le Sage, Nepveu de Pouancey, *Petit-Goave*, Tarin de Cussy, Yankey

Grammont

(?, Paris-octobre 1686, Açores)

On dit qu'il aurait perdu son père très jeune. Il aurait appris le métier des armes comme cadet dans le Régiment Royal des vaisseaux. Grammont se lance dans la course aux Antilles en 1675 et se distingue très vite. Ses grandes qualités sont remarquées par le sieur de Pouancey, gouverneur de Saint-Domingue, le marquis de Maintenon, le vice-Amiral d'Estrées ou encore le gouverneur Dubois de l'île de Sainte Croix qui est accusé, en 1676, « d'avoir fait embarquer 20 hommes de l'île dans le navire du sieur de Gramont [sic] corsaire avec des armes et des munitions et d'avoir fourni 8 barils de poudre audit corsaire ». Ses premières campagnes avec Maintenon en 1677 sont des échecs. En novembre de la même année, l'attaque contre la ville de Santiago de Cuba ne lui rapporte pas beaucoup.

Le 6 mai 1678, le vice-Amiral d'Estrées le charge d'escorter un vaisseau du Roi pour recueillir des renseignements chez les Hollandais de l'île de Bonaire. Après le naufrage de la flotte française sur les récifs d'Avès, Pouancey lui donne le commandement de 700 flibustiers pour aller piller Maracaïbo. Il revient au Petit-Goave le 24 décembre avec environ 150 000 écus de butin. D'Estrées est très content de son protégé : « Le sieur de Grammont a profité des leçons que l'on lui a faites dans le dernier voyage, et engagé les flibustiers à une discipline qui ne leur était pas connue ; ils ont remué la terre et agi avec beaucoup plus d'ordre et moins d'impétuosité qu'ils n'étaient accoutumés ».

Les succès s'enchaînent. Il prend la ville de Puerto del Principe de Cuba, le 23 février 1679, et celle de La Guayra au Venezuela, le 26 juin 1680, avec près de 200 flibustiers. Mais le 14 août 1680, il perd sa frégate dans un ouragan qui ravage le Petit-Goave. Il ne reprend la mer qu'en février 1683. Le sieur de Pouancey lui confie le commandement de 300 hommes qui s'embarquent avec Nicolas van Hoorn pour s'emparer de la Veracruz. Après le décès de van Hoorn, il hérite de son vaisseau de 40 canons qu'il rebaptise le *Hardy*. Le 6 août 1683, il capture une frégate espagnole nommée la *Nuestra Senora de Candelaria,* chargée de farine, qu'il retient à l'île de Mugeres jusqu'à la fin du mois de septembre. De là, il se rend à Charleston, en

Caroline du Sud, où il vend plus de 200 esclaves enlevés à Veracruz.

En revanche, sa campagne de 1684 sur les côtes de Cuba, avec pour objectif Caracas, est un véritable fiasco, malgré les moyens : cinq navires de 14 à 52 canons et 730 hommes. Les flibustiers sont déçus. À l'époque, Grammont devient l'homme de confiance de Tarin de Cussy, gouverneur de Saint-Domingue. En 1685, profitant de ce que le terme des commissions arrive au 18 mars, le général Grammont prépare un dernier armement avant de tourner définitivement la page. L'objectif est la ville de Carthagène, mais il doit finalement renoncer à ce projet n'ayant pas assez de monde pour prendre une place forte d'une telle importance. Il doit se rabattre sur le bourg de Campêche juste pour avoir des vivres. Les habitants, avertis par l'escadre de l'Amiral Gaspar de Palacios, ont évacué leurs biens. Le 6 juillet, Grammont est devant Champoton, à 14 lieues de Saint-Christophe de Campêche. Il dispose de 1 200 hommes, six grands vaisseaux, quatre plus petits et autant de barques. Le butin ne permet pas le remboursement des frais. Après deux mois sur place, la place est brûlée. Il carène ses bateaux à l'île de Roatan. Alors qu'il est sommé de venir désarmer au Petit-Goave avec toute sa flotte, son équipage fait pression sur lui pour continuer la course. Obéissant sans doute au Gouverneur, il s'attarde devant San Augustin en Floride, avant de se rendre en Caroline du Sud. Il disparaît avec le *Hardy* dans une tempête au large des Açores, au début d'octobre 1686.

Jacques Gasser

☛ *Carthagène, Charleston*, Flibustiers, Hoorn, Maintenon, Nepveu de Pouancey, *Petit-Goave*, Tarin de Cussy

Granger François-René
(30 janvier 1748, Saint-Charles-des-Mines-ap. 1793)

Fils de François-Marie (1710-1750) et de Marie ou Anne Landry (1718-1756), François-René Granger est originaire d'Acadie. Entré en France en 1763, il s'établit à Morlaix. Il se marie en 1783 à Marie Blanche Richard, née en 1748. Il participe à plusieurs campagnes de course durant la guerre d'Indépendance. Après une sortie malheureuse sur la *Magdelon-Henriette*, il est retenu prisonnier en Angleterre durant sept mois. Il se rend ensuite à Dunkerque où il est employé comme premier lieutenant, second capitaine puis commandant de corsaires tels l'*Union* et le *Terrible*. Il commande le *Cerf-volant*, de Dunkerque, de 90 tx, 40 hommes, six canons et quatre pierriers. Il est donné commandant du *Furet* en 1781, puis du cutter le *Sans-Peur*, de 19 canons, en août 1781 qui sort de la rade de Cherbourg, le 5 décembre 1781. Il commande le *Terrible* de 10 tx, sorti de Dunkerque en juin 1782. Il monte également l'*Union américaine* de Dunkerque. Il est premier lieutenant sur l'*Insatiable* qui quitte Lorient le 12 décembre, à la fin de la guerre (1er janvier 1783). En mai 1791, il est possible qu'il ait bénéficié d'un secours pour les Acadiens établis à Morlaix. Il passe dans la marine de l'État durant la Révolution : « tiré des enseignes non entretenus et fait lieutenant de v[aisse]au de la 3e classe à compter du 1er juillet 1793, suiv[an]t lettre du ministre du 31 août. » Il est alors embarqué sur la *Réunion* (8 décembre 1792), frégate de 12 canons, commandée par son ancien collègue Pierre-Jean Vanstabel (10 juillet 1793). Elle est capturée par les Anglais. Granger débarque à Cherbourg le 13 septembre, arrive à Brest le 4 octobre et embarque sur le *Nestor* le même jour. Le 18 brumaire, il passe sur le *Superbe*. À partir de cet épisode, on perd sa trace.

Olivier Corre

☛ *Dunkerque*, *Morlaix*, Vanstabel

Granville

En temps de paix, dès le début du XVIe siècle, les Granvillais sont parmi les premiers, avec les Bretons et les Basques, à pratiquer la pêche jusque dans les eaux de Terre-Neuve sous deux

formes : la pêche errante, sur les Bancs d'où ils ramènent directement la morue dans les ports français, et la pêche sédentaire sur les côtes de Terre-Neuve ou de Gaspé, où la morue est séchée avant d'être transportée et vendue dans les ports de la Méditerranée ; dans la troisième partie de leur long voyage triangulaire, ils reviennent, le navire chargé de fret, vers les côtes françaises et Granville. Sous François Ier, les bourgeois granvillais ont construit eux-mêmes un môle en pierre de Chausey de 148 mètres de long et 10 mètres de hauteur, seule structure portuaire de Granville jusqu'à la seconde moitié du XVIIIe siècle. L'activité maritime ne cesse de progresser de façon constante et Granville devient l'un des premiers ports de France, assurant, à part égale avec Saint-Malo dans les dernières années de l'Ancien Régime, les deux-tiers des armements morutiers. La pêche des huîtres pratiquée l'été contribue aussi à sa prospérité, ses autres activités étant le cabotage et la pêche au poisson frais. Le quartier maritime de Granville est aussi celui qui fournit le plus d'hommes d'équipage à la Marine royale. Lorsque les guerres surviennent et rendent périlleuses les expéditions à la grande pêche, les terres-neuvas granvillais, habitués aux très dures conditions des longues traversées et comptant parmi les meilleurs marins de France, s'engagent activement dans la guerre de course, dès le XVIe siècle, mais surtout pendant les sept guerres déclarées de la fin du règne de Louis XIV à la fin de l'Empire. Pendant les guerres de la Ligue d'Augsbourg et de Succession d'Espagne, on compte à Granville 200 armements corsaires pour une soixantaine de navires. Les trois quarts d'entre-eux munis d'une commission « en guerre et en marchandises » continuent à assurer leurs opérations commerciales tout en poursuivant en même temps les ennemis du royaume. Les autres, avec une « commission en guerre » se consacrent exclusivement à la chasse aux adversaires. C'est une période faste pour Granville. Environ soixante capitaines corsaires actifs pendant ces deux guerres réalisent ensemble 110 prises ennemies. Parmi les plus performants, on peut citer Jean de Beaubriand-Levesque et Jean Perrée du Hamel. Les armateurs issus des mêmes familles sont pour la plupart eux-mêmes d'anciens capitaines.

Pendant la guerre de Succession d'Autriche, les campagnes de pêche à Terre-Neuve devenant trop périlleuses, le commerce est pratiquement interrompu comme il le sera aussi lors des guerres suivantes. Sur 45 armements on ne compte plus que 14 commissions en guerre et en marchandises toutes délivrées pendant les premiers mois des hostilités. Une vingtaine d'armateurs arment alors environ 30 navires, certains de fort tonnage, et dont près de la moitié est construite sur place dans les chantiers établis le long des grèves. Près d'une trentaine de capitaines réalisent ensemble 140 prises, permettant à Granville de se placer fort honorablement parmi les ports corsaires. On retiendra entre autres les noms du *Grand Grenot* (300 tx) et de son capitaine Michel Clément des Maisons ; de l'*Aimable-Grenot* (390 tx), commandé par Pierre la Houssaye et Joseph Hugon du Prey, tous deux armés par Léonor Couraye du Parc ; du, *Conquérant* (160 tx) commandé par Thomas Hugon de Hautmesnil et armé par Luc Lucas des Aulnais ; de la *Revanche* (200 tx), armée par Teurtrie des Cerisiers sous les commandements des capitaines Jacques Clément des Nos, François Joseph Hugon du Prey et Julien Deshayes.

Dans les années qui suivent la paix d'Aix-la-Chapelle, le port de Granville est devenu l'un des tout premiers ports de pêche, mais quelques mois avant la déclaration de la guerre de Sept Ans, en 1755, une grande partie de sa flotte est anéantie lors de la rafle anglaise dirigée par l'Amiral Boscawen. Les armateurs granvillais, privés de nombreux marins faits prisonniers, lancent toutefois une quinzaine de navires corsaires. Globalement peu chanceux, ceux-ci font pourtant ensemble plus de 70 prises. Le M*achault* (180 tx) commandé par Denis-François Le Mengnonnet et armé par Luc Lucas des Aulnais en capture à lui seul plus de la moitié au cours de ses trois campagnes. On peut aussi

citer le *Mesny* (300 tx), commandé par André Courcy puis par Thomas Le Tourneur armé par Le Marié des Fontaines, et le *Chevalier d'Artezé,* armé et commandé par Jacques Renaudeau. Mais le *Granville*, superbe frégate de 530 tx et 42 canons, armé par Quinette de la Hogue, saute en mer en 1757 au cours d'un combat, dès sa première campagne sous le commandement du fils de l'armateur. Pendant la guerre d'Indépendance américaine, Granville retrouve une des premières places parmi les ports corsaires, même si le nombre de navires et de capitaines engagés dans la guerre ne connaît qu'une faible augmentation. Les armateurs font construire de plus grosses frégates comme le *Monsieur* (475 tx) commandé par Nicolas Guidelou ; la *Madame* (390 tx, 40 canons) par le rouennais Adrien Langlois, tous deux armés par Nicolas Deslandes associé à Jacques de la Forterie et Luc Le Boucher de Vallesfleurs ; l'*Américaine* (340 tx, 32 canons), commandée par Félix-Eudes de la Cocardière puis François Jourdan de la Monnerie et armée par Jean Ernouf, Louis Bretel de Vaumartin et Pierre La Houssaye (fils) ; le *Duc de Coigny* (325 tx), commandé par Denis-François Le Mengnonnet, fils de l'armateur. Au total avec les autres bâtiments, la flotte corsaire granvillaise ramène une centaine de prises dans les ports français. À partir de la Révolution, pendant les guerres de la République et de l'Empire, à Granville comme ailleurs, les corsaires sont en déclin suivant en cela le sort de la Marine nationale dont ils sont les auxiliaires. Les armateurs, dont les plus actifs sont Nicolas Deslandes et son frère Charles Deslandes-Beauprey, n'arment plus que des bâtiments de faible tonnage, qui ne s'éloignent plus guère de la zone côtière, et dont les médiocres résultats entraînent l'arrêt de la course granvillaise dès 1811. Pendant toute cette même période, le port, mieux protégé depuis les dernières années de l'Ancien Régime par la construction d'un môle détaché, abrite en escale de nombreux bricks ou canonnières de la Marine nationale. Au cours du XIXe siècle le port de Granville redevient le grand port morutier qu'il était avant la Révolution, mais le nombre de ses terre-neuviers, envoyés à la pêche errante au Grand Banc ou à Saint-Pierre-et-Miquelon, diminue peu à peu pour cesser vers 1930. L'autre grande activité du port, la pêche des huîtres très prospère jusqu'en 1925, cesse brutalement à la suite de l'épizootie de 1925 qui fait disparaître tous les bancs. Tout le long du XIXe siècle, la construction d'un bassin à flot et d'une grande jetée, puis des améliorations après les guerres du XXe, permettent de diversifier les activités du port qui se partagent désormais entre le cabotage national et international, la pêche au poisson frais, la pêche des coquillages pour laquelle Granville tient la première place en France, et le tourisme maritime, avec le transport vers les îles Anglo-Normandes et la navigation de plaisance.

Anne Cahierre

☛ *ÎLES ANGLO-NORMANDES*, COURAYE DU PARC, DESLANDES, GUIDELOU, HUGON, LE MENGNONNET, LE TOURNEUR, PERRÉE DU HAMEL, *SAINT-MALO*

GRENONVILLE CHEVALIER DE
(v. 1665-ap. 1741)

Difficile de beaucoup écrire sur les origines de ce corsaire. Les documents ne donnent jamais son prénom, mais on apprend néanmoins qu'il est le cousin de Jean-Louis Girardin de Vauvré (v. 1647-1724), le grand intendant de Toulon entre 1680 et 1715 : de quoi comprendre de quelle façon Grenonville obtient le financement et les autorisations nécessaires pour armer en course des vaisseaux du Roi. S'agissant des prémices, le fait que ce Normand entre dans les gardes de la Marine en 1683 à Toulon n'est pas anodin au vu de la situation de son parent. Enseigne de vaisseau trois ans plus tard, c'est au Havre qu'on le retrouve lieutenant de vaisseau, en 1689, avant que, capitaine de frégate, il ne soit de retour à Toulon en 1692. On lui prête un armement mixte en 1695 avec un bail de deux années. Comme beaucoup de Provençaux, la guerre de Succession d'Espagne

aboutit rapidement à un manque d'emploi pour les officiers. Armer à la course des vaisseaux autrement condamnés à pourrir dans le port devient une nécessité à condition de pouvoir mobiliser des capitaux. Le 10 janvier 1707, alors qu'il commande le *Content* de 60 canons, il s'empare de la *Petersborough Galley* de Londres menée à Toulon avec ses saumons et son plomb. Rien de très remarquable, pas plus que la *Vierge Saint-Joseph et Âmes du Purgatoire* de Gênes capturée devant le fort du canal de Piombino avec son blé, son huile et ses pois en avril. Le siège de Toulon le confronte à d'autres réalités. Le chevalier commande le château Sainte-Marguerite qui, avec la Grosse-Tour, la tour de Balaguier, le fort de l'Éguillette et le fort Saint-Louis forment les ouvrages défensifs de la rade. Il a beau clamer que le fort dispose de munitions de bouche et de guerre pour trois mois, de quoi ôter toute idée de reddition, il doit, après dix jours d'une belle résistance, se rendre à l'évidence : les citernes d'eau sont crevées, il n'a plus de munitions pour les 150 hommes dont il dispose face aux 2 500 Impériaux. Le 16 août, la capitulation est honorable, du moins suffisamment pour être fait capitaine de vaisseau. Cela ne lui procure pas pour autant un commandement et il doit revenir à la course.

Durant le siège, le chevalier de Rochepierre un lieutenant de vaisseau, encadrait la douzième brigade. Il s'est fait remarquer en armant le *Téméraire*. Avec cette frégate, il a réalisé quatre prises en 1706. Il sera désormais la conserve de Grenonville : c'est lui qui arme le *Content*, le Normand prend le *Toulouse* (56 canons, 1 050 tx et 320 hommes). Une première campagne débute en octobre 1707 dans le Détroit, plus ou moins en association avec les deux frégates de Du Crest du Chigy et Du Castelet-Lombard. Elle est à marquer d'une pierre blanche. Huit prises sont faites en un mois – quatre anglaises, trois hollandaises et une vénitienne. Parmi elles, le *Mercure volant* d'Amsterdam richement chargé, tout comme la *Notre-Dame du Rosaire et Saint-Nicolas* de Venise dont le pilote, hollandais, était matelot sur un corsaire de Flessingue et accepte de mener le bâtiment en Angleterre. Le *Triton* de Londres revient de Barbarie avec de la laine, de la cire et des amandes, tandis que le *Roi Guillaume* de Londres mène à Livourne du plomb et du poivre. Surtout, deux corsaires de Flessingue sont capturés le 7 décembre après deux heures de combat dans le travers de Trafalgar : les *Sept Provinces* de 26 canons, 6 mortiers et 180 hommes (Booms) et le *Prophète Élias* de 40 canons et 250 hommes (Salomon Reynders) sont menés à Malaga, les équipages y sont débarqués tandis que des équipages de prise portent les coques à Toulon. Les deux corsaires étaient armés par Sautijn. Un billet de rançon est récupéré, celui de la *Providence* d'Olonne qui est capturée alors qu'elle venait de Terre-Neuve. Il est possible que le ravitaillement ait été effectué dans un port espagnol. Début mars 1708, d'autres prises sont faites en compagnie du comte de Ligondès sur le *Trident* : un catalan est rançonné pour 2 550 piastres, puis deux hollandais et un anglais. Les trois vaisseaux naviguent de conserve entre septembre et novembre 1708, enregistrant dix prises ensemble ou individuellement.

Mais Grenonville ne repart plus en course même s'il y a fort à parier qu'il entre dans les armements successifs de son coéquipier. Le chevalier de Rochepierre, qui arme la *Vestale*, s'associe, par acte du 20 février 1709 passé à Toulon, à Le Clerc du Canal (frégate l'*Hirondelle*). Nouvelle course fructueuse : entre mars et avril, quatre Anglais et deux Hollandais dont deux corsaires sont capturés : la *Princesse Sophie* ou *Sophie Galley* de Londres qui porte une commission en guerre, et, avec la participation de la *Fortune de Mer* de Marseille (Martin), la *Fame volante* de Middlebourg (capitaine Jean Stagedorn). Rochepierre s'associe même à Laigle pour s'emparer d'un anglais porteur de courrier militaire. Le Terrible Hiver passé ou à peu près, Rochepierre arme à nouveau la *Vestale* en association avec un autre lieutenant de vaisseau, Montlaur sur la *Méduse*. Une première croisière, galop d'essai en compagnie de Marandé sur le *Toulouse*, rapporte trois prises entre novembre

et décembre 1710, dont un anglais porteur d'une commission en guerre. La deuxième débute en mars 1711, elle s'avère a priori profitable quoique longue (avril-octobre). Le premier anglais à tomber (*Alexander Galley*) fournit une rançon de 5 300 piastres. Puis douze autres prises sont réalisées dont cinq anglaises et trois hollandaises, le tout proche de Malaga. Rochepierre ne fait plus ensuite parler de lui. Capitaine de frégate en 1712, il se retire du service en 1729 avec le grade de capitaine de vaisseau. Grenonville attend 1741 pour prendre sa retraite avec le grade de chef d'escadre *ad honores*.

Philippe Hrodej

☛ *Flessingue*, *Gênes*, Laigle, Le Clerc, Ligondès, *Londres*, *Marseille*, *Middlebourg*,Reynders, Sautijn, *Toulon*

Grenville Sir Richard (mai ou juin 1542-2 septembre 1591)

Sir Richard Grenville est le fils de Roger Grenville natif de Stowe en Cornouailles et de Thomasine, fille de Thomas Cole. La famille appartient à la *gentry* (petite noblesse) et possède des terres dans le Devon et en Cornouailles. Le grand-père, Richard (décédé en 1550) avait été fait chevalier et était marshal de Calais. Le père disparaît en mer, commandant la *Mary Rose*, alors que Richard est encore très jeune. Thomasine se remarie avec Thomas Arundell, à Clifton dans le Devon. C'est là que Richard est élevé, à quatre ou cinq miles de la mer. En 1559, il part poursuivre ses études à Londres, mais, en novembre 1562, lors d'une rixe, il poignarde à mort un nommé Robert Bannester. Il parvient à fuir en attendant un pardon obtenu tant par des circonstances atténuantes que par l'influence familiale. Il épouse en 1564 ou 1565 Mary, fille de Sir John St Leger. Si le premier fils issu de cette union décède l'année de sa naissance, le couple aura deux autres fils et trois filles. Grenville est avant tout soldat. Entre 1565 et 1568, il sert dans une bande cornouaillaise l'Empereur Maximilien en Hongrie comme volontaire. Il gagne ensuite l'Irlande, où, appointé comme sheriff à Cork, il contribue à amener des colons anglais. C'est donc très tardivement qu'il commence à s'intéresser à la chose maritime. En 1569, il investit de l'argent dans plusieurs opérations. Son expérience en la matière pourrait avoir été obtenue par les relations qu'il entretient avec John Hawkins, ainsi que par sa charge de vice-Amiral sous les ordres de Thomas Howard à partir de 1571. C'est avec Hawkins, dont les expéditions négrières ont connu un réel succès, que Grenville aquiert le *Castel of Confort* de 200 tx, en 1574. Ce navire a déjà un lourd passé corsaire; sans doute est-il question de piraterie aux Caraïbes, mais Elizabeth révoque la licence. Le *Castel of Comfort* demeure dans les eaux européennes et fait la course sous commission du prince de Condé, au service de la Cause huguenote. Son capitaine, Henry Joliffe, utilise l'île de Wight pour écouler ses captures auprès du très conciliant capitaine Sir Edward Horsey. Entre-temps, Grenville revient en Cornouailles, demeurant premier magistrat de son comté (1576-1577). En 1578, il s'intéresse au projet de colonisation échafaudé par Sir Humphrey Gilbert, investissant probablement dans les deux voyages que Gilbert effectue en 1578 et 1583. Le cousin de celui-ci, Walter Raleigh, assure la relève au moment où la guerre est déclarée entre l'Angleterre et l'Espagne. Cette fois, Grenville non seulement embarque mais commande les navires qui transportent Ralph Lane et ses colons vers Roanoke, en Caroline du Nord. La petite escadre transportant 600 hommes, composée notamment du *Tigre* de 140 tx, du *Lion* de 100 tx (capitaine George Raymond, le véritable aventurier de cette entreprise) et de l'*Elizabeth* de 50 tx, atterrit à Puerto Rico. Il y établit une base provisoire pour bâtir une pinasse, capturer un bâtiment ennemi revendu aux Espagnols, ce qui lui permet de refaire ses vivres et d'obtenir des plants pour la future colonie. Il gagne la côte carolinienne en longeant l'île de Santo Domingo par le nord et en débouquant par les Bahamas. En juin 1585, Grenville atteint son

but mais faute de vivres suffisants, il laisse son compagnon avec une centaine d'hommes seulement sur l'île Hatarask et reprend la mer en août. Sur la route du retour, il réalise plusieurs prises donnant raison à Raleigh qui entend faire de cette position une base corsaire. À la hauteur de la Bermude, il s'empare d'un galion espagnol de 300 tx dont le chargement est estimé à 12 000 £ ou 15 000 £, du moins officiellement, c'est-à-dire après pillage. Le montant total des prises aurait pu atteindre 50 000 £. Le provenu du butin permet à Grenville de financer l'armement destiné à assurer le ravitaillement de la colonie tout en se livrant à la course sur la route. Non seulement, Grenville ne trouve pas trace des colons en 1586, mais les trois navires préparés à la fin de 1587 ne peuvent appareiller du fait de l'armement lisboète de l'Armada. Ses bâtiments passent sous le contrôle de Drake. Sa charge de magistrat l'oblige à demeurer à terre pour en assurer la défense. Ce n'est qu'en 1589 qu'il peut enfin faire voile vers les Açores, sans apparence de succès. Il récidive en 1591, comme vice-Amiral, toujours sous les ordres de Thomas Howard. Il commande alors le *Revenge*, galion anglais (*modern design*) de 500 tx et 24 canons appartenant à la *Navy*. Howard pense pouvoir intercepter une *flota* de l'argent américain, mais Madrid est informée de sa présence et expédie une escadre d'une cinquantaine d'unités pour protéger les atterrages aux ordres de Don Alonso de Bazan. Howard, qui n'a que sept vaisseaux et six navires de ravitaillement, est prévenu de l'arrivée de cette force supérieure, le 31 août. Il a le temps de rembarquer les hommes malades demeurés à terre et de s'éloigner précipitamment de l'île de Flores. Ce qui reste inexpliqué est le fait que Grenville ne suit ni son exemple ni n'obéit aux ordres de repli. Au contraire, il attaque directement la flotte espagnole, et se retrouve bientôt cerné par une vingtaine de navires ennemis dont le *San Felipe* de 1 500 tx et 78 canons. Méprise car il croyait avoir affaire à la flotte américaine ? Folie suicidaire ou bévue d'un marin peu accoutumé à la guerre navale ? Camden évoque, plus charitablement, la volonté de protéger ceux de ses hommes encore sur l'île. Le mortel échange dure quinze heures : des 250 hommes d'équipage seuls une soixantaine sont encore en état de combattre. Richard Grenville, mortellement blessé, décède le deux jours plus tard en mer, à bord du vaisseau Amiral espagnol. Lord Alfred Tennyson immortalise cette action irrationnelle dans son poème *The Revenge : a ballad of the fleet*, publié en 1880. Le *Revenge* sombre cinq jours après lors d'une tempête au large de l'île de Saint-Michel, emportant avec lui 200 Espagnols. Le sheriff cornouaillais illustre bien les difficultés rencontrées par la Navy pour s'extraire de la gangue corsaire à la fin du règne élizabéthain.

Philippe Hrodej

☛ *CALAIS*, DRAKE, HAWKINS, RALEIGH, *ROANOKE*, *WIGHT*

GROGNIET FRANÇOIS DIT *CAPITAINE CHASSE-MARÉE* (?-2 mai 1687)

Appelé Gran ou Grala, dans les archives espagnoles, Grogniet fait parler de lui à partir de 1681, alors qu'il commande la *Paloma*, qu'il échange ensuite au capitaine Blot pour la *Trinitaria* ou le *Saint-Joseph* qu'il commande jusqu'à ce qu'il brûle ce bâtiment à l'île d'Or au début de 1685. Le 7 janvier 1682, le marquis de Maintenon, commandant la frégate du Roi la *Sorcière*, rencontre ce flibustier au large de l'île de Trinidad. Il lui confisque sa commission en guerre et lui ordonne de se retirer au Petit-Goave. L'année suivante, Grogniet commande une frégate de 70 hommes, 6 canons et 6 pierriers, le *Saint-Joseph,* sous commission de Nepveu de Pouancey. Il prend au large des côtes du Yucatan une frégate espagnole de fabrique anglaise (août 1683), donnant un passeport au capitaine Adrien Gonsalle pour lui permettre de continuer son voyage. À bord se trouve une lettre de Thomas Lynch donnant avis aux Espagnols de l'attaque de la Veracruz, ce qui crée une vive émotion parmi les flibustiers domingois. En septembre 1683, en compagnie

du capitaine Jacques Pedeneau, il pille un corral dans la baie de Santa Lucia de Cuba. Les archives anglaises recèlent la copie d'une commission délivrée au Petit-Goave, le 14 novembre 1683, par M. de Fransquenay, lieutenant de Roi au capitaine François Grogniet dit Chasse-Marée. Toujours avec le *Saint-Joseph*, il se joint alors à la flotte de Laurent de Graffe. Incorporé à la petite escadre de Bernanos l'année suivante, il participe à la prise de Santo Tomé de La Guyana, sur l'Orénoque. Il s'arrête au retour à l'île de Tortuga, sur la côte vénézuelienne. Ne pouvant se joindre à Grammont, il prend le parti gagner la mer du Sud, de conserve avec le capitaine Lescuyer. En janvier 1685, il traverse à pied l'ithsme de Panama avec 200 hommes. Durant deux années, il multiplie les déprédations le long des côtes du Pacifique. Son plus grand succès en mer du Sud est la prise, le 10 avril 1686, de la ville de Granada au Guatémala, avec les capitaines Le Picard (130 hommes) et Francis Townley (115 hommes). Il est cependant abandonné au début du mois suivant par la plupart de ses hommes. Seuls 60 hommes montés sur trois pirogues, lui restent fidèles. Il meurt des suites de blessures reçues lors de la prise de Guayaquil.

Jacques Gasser

☛ BERNANOS, BLOT, FLIBUSTIERS, GRAFFE, GRAMMONT, LYNCH, MAINTENON, NEPVEU DE POUANCEY, *PETIT-GOAVE*, PICARD

GROOT HUGO DE, DIT *GROTIUS*
(10 avril 1583, Delft-1645)

Hugo de Groot est issu d'une famille patricienne de lettrés, son père Jan et son oncle Cornelis sont influencés par l'aristotélisme et l'humanisme. Il entre à l'âge de 11 ans à l'université de Leiden où il reçoit l'essentiel de sa formation. Il étudie aussi à Orléans. En 1598, il fait partie de la suite de la délégation adressée par les États Généraux des Provinces Unies au roi Henri IV. L'année d'après, il est appointé comme avocat de La Haye et, en 1601, comme historiographe officiel de l'État de Hollande. Grotius est l'un des proches de Johan Van Oldenbarnevelt (1547-1619) avocat et grand pensionnaire des États de Hollande de 1586 à 1619. Ce personnage dirige en fait le pays en l'absence d'un stadthouder. La carrière de Grotius connaît une ascension rapide : conseiller en 1605, avocat général du fisc de Hollande, de Zélande et de la Frise en 1607 puis pensionnaire – un grand office de magistrat – de la ville de Rotterdam en 1613. Entre-temps, il se marie en 1608 avec Maria van Reigersbergen (1589-1653), fille du maire de Veere en Zélande, qui lui donne huit enfants dont quatre survivent. Son implication dans les controverses religieuses et politiques qui secouent les Provinces-Unies entre 1607 et 1621 aboutit à son emprisonnement et son bannissement des Provinces-Unies. De Groot se trouve alors à Paris où il reçoit une pension de Louis XIII. Il tente de retourner chez lui en 1631 mais ne demande pas pardon à Maurice de Nassau pour n'avoir pas à reconnaître sa culpabilité. Ne pouvant rester, il réussit à obtenir un emploi auprès du roi de Suède, Gustave Adolphe ; après la mort de celui-ci, il obtient d'Axel Oxenstierna, la charge d'ambassadeur de la Suède à Paris, fonction qu'il occupe jusqu'en 1645. C'est en retournant en Suède qu'il meurt dans un naufrage au large de Rostock, le 28 août 1645. Son corps est rapatrié et enterré à la Nieuwe Kerk à Delft.

Hugo de Groot est l'un des pères fondateurs des relations internationales. Le premier fait qui lui a permis de se distinguer concerne une prise faite en mer. Le 25 février 1603, dans le détroit de Singapour, Jacob van Heemskerck s'empare de la caraque portugaise la *Santa Catarina*, un riche navire dont le butin est évalué à plus de 3 millions de florins. La *VOC* alors toute jeune compagnie hollandaise des Indes orientales créée en 1602 fait appel à Hugo de Groot pour défendre et légitimer la prise. Les directeurs de la Compagnie lui fournissent plusieurs types de documents afin qu'il se forge une idée de la situation dans cette région du monde. Dans sa correspondance, l'avocat appelle ce travail *De*

Indiis ou *De Rebus Indicanis.* Il s'y attelle dès le mois d'octobre 1604 pour le finir en 1606. Il retravaille le texte entre novembre 1608 et février 1609 du chapitre XII de ce traité qui sera publié peu de temps après la signature du traité de Paix avec l'Espagne, le 9 avril 1609. Ce manuscrit publié anonymement est connu sous le nom de *De Mare Liberum.* Ce n'est qu'en 1864 que sera publié l'ensemble de ce traité sous le nom de *De Jure Praedae Commentarius.* Les études récentes sur *De Mare Liberum* montrent que certaines idées développées ne sont pas neuves et que parfois Groot se contredit luimême. Le texte a évolué en fonction de la restauration de la paix avec l'Espagne.

Le manuscrit édité en 1609 est un traité qui défend l'idée que le commerce libre est un droit naturel ainsi que le droit d'accéder au marché. Grotius défend la liberté du commerce pour se procurer des biens, notamment des épices à transporter aux Provinces-Unies pour y être revendues. En aucun cas, il n'est l'avocat de la pénétration des marchés asiatiques pour y revendre des biens hollandais à des consommateurs asiatiques. Il ne s'intéresse à ce point que bien après la publication de 1609. Il conteste le droit des Ibériques à préserver leurs monopoles commerciaux. La navigation commerciale pacifique est une extension de la *ius communicandi* et *ius commerciandi,* deux droits naturels inspirés du théologien espagnol Vitoria. Cette pierre angulaire théorique de libre accès au marché, via des passages pacifiques et innocents d'espaces pélagiques, n'est pas neuve chez Grotius : on la retrouve dans *De Jure Praedae*, mais aussi *De Societate Publica cum Infidelibus*; *De Pace*; *Commentarius in Theses XI, Defensio Capitis Quinti Maris Liberi* et *De Jure Belli ac Pacis.* Grotius articule sa défense autour d'au moins cinq points. Le premier est que le commerce est accordé à toute l'humanité depuis la Création. Le commerce est vu comme faisant partie d'un processus interactif humain voulu expressément par le Créateur. Deuxièmement, comme il est indiqué notamment par le droit romain et le code Justinien, la propriété privée n'est pas instituée par volonté divine ou naturelle mais résulte d'une création de l'homme pour ses propres besoins et sa propre satisfaction. Selon les auteurs anciens, des lieux, places ou objets peuvent être communs à tous. C'est le cas des places publiques, de l'air et de l'eau. En se basant sur le droit romain, Grotius postule que certains espaces restent donc communs à tous et ne peuvent être la propriété d'un individu ou d'un État souverain. Troisièmement, la propriété privée ne peut l'être que dans le respect de conditions ancrées dans la nature ou Dieu. Parmi les droits naturels, il y a l'interdiction du gaspillage et l'interdiction qu'un peuple s'approprie plus qu'il ne peut utiliser. En monopolisant le commerce et l'exploitation des épices, les Portugais provoquent une hausse déplorable et contraire au droit naturel et divin. Dieu a autorisé que la nature favorise les besoins et les échanges de tous. Un peuple ne peut prendre un bien si celui-ci cause des dégâts aux autres. La recherche de profit et le déni d'accéder au bien commun sont aussi contraires au principe de charité chrétienne. Quatrièmement, ce que la nature a accordé à tous ne peut être aliéné par l'action humaine. C'est un important principe développé par les commentateurs espagnols du XVI[e] siècle de Thomas d'Aquin. Groot évoque toutefois ici quelques exceptions qui concernent les représailles sur un ennemi et le paiement (dédommagement) d'une guerre juste. Le butin de guerre et les prises faites en représailles englobent les valeurs matérielles et immatérielles et incluent tout spécialement les dons de la nature, l'accès sans encombre à la place du marché et l'autorité politique. Les scolastiques qui ont précédé Groot ont établi que la valeur des biens confisqués dans le processus d'une juste guerre, les représailles et les punitions peuvent être co-étendues et proportionnelles aux préjudices subis. Cinquième et dernier point, chaque personne peut se défendre elle-même et protéger ses intérêts. En l'absence d'un arbitrage effectif ou biaisé, le recours à la violence est permis. La partie lésée peut donc se venger du dommage subi et réparer celui-ci.

Groot soutient que la cause hollandaise contre les Portugais et le roi d'Espagne est honorable.

Le message central de *Mare Liberum* repose sur l'idée d'un commerce naturel et profitable. Les Hollandais peuvent commercer partout et établir des comptoirs. Ils ont subi des dommages en exerçant leurs droits naturels sur deux points : d'une part, en ce que les Portugais réclament la propriété d'un espace pour eux-mêmes et d'autre part, parce qu'ils monopolisent le commerce avec l'Asie désavantageant les autres nations d'Europe. En l'absence d'un arbitrage, les Hollandais peuvent se défendre et se venger des préjudices subis. Ces derniers sont définis dans le chapitre XI du *De Jure Praedae*. Ce manuscrit publié avec le soutien des directeurs de la *VOC* fera l'objet de critiques de la part de plusieurs penseurs de l'époque, ibériques ou anglais comme Seraphim Freitas, William Welwood ou John Selden.

En même temps qu'il travaille à ce traité ainsi qu'aux réponses aux critiques, Hugo de Groot continue de soutenir la *VOC* que ce soit lors des conférences anglo-hollandaises de Londres de 1613 et de la Haye de 1615 au sujet des colonies (où il réitère ses positions), ou lors de l'affaire du *Zwemmende Leeuw* en 1609. Ce navire avait été armé entre autres par Balthasard de Moucheron, Pierre Le Moisne, Cornelis Meunix ainsi que Johan Boreel, un directeur de la chambre de Zeeland de la *VOC*, à destination des Caraïbes pour commercer avec les colons espagnols. Au cours de la campagne, ce navire dirigé par Gillis Dorenhoven capture un navire espagnol et participe aux côtés de deux corsaires français à la prise d'un autre. Le propriétaire espagnol dépose en 1608 une plainte pour réclamer la restitution des biens, des marchandises ainsi que des dommages. Dans ces réquisitions, Hugo de Groot utilise notamment ses travaux et notes pour le *De Jure Praedae*, mais aussi y indique les points qu'il a censurés dans son *De Mare Liberum*. Le plaignant espagnol poursuit la procédure jusqu'en 1613, sans qu'il obtienne gain de cause.

Roberto Barazzutti

☛ *LONDRES*, MOUCHERON, *VOC*

GRUBBIN NATHANIEL
(?, Île de la Jamaïque-1697)

Issu de parents anglais qui se sont installés à l'île de la Jamaïque, Grubbin n'a pas bonne presse. Ses compatriotes ont considéré ce renégat comme leur pire ennemi et celui qui leur a fait le plus de mal durant la guerre de la Ligue d'Augsbourg. Il est l'auteur de multiples raids nocturnes sur les côtes de la Jamaïque et se signale dès mars 1692 par une descente sur Spanish River. En juin 1694, il fait partie des flibustiers rassemblés par Du Casse pour attaquer la Jamaïque : « Groben » commande le sloop le *Paradoxe* de 50 hommes et de 2 canons. Le 23 janvier 1697, le fameux capitaine John Moses de la *Royal Navy*, commandant alors le sloop The *Résolution* de 66 hommes, fait une descente à l'aube dans le quartier de la Grande-Anse. Il capture, entre autres prisonniers, le capitaine Grubbin et sa famille. Cela lui vaut, le 28 janvier, une gratification exceptionnelle de 100 £ votée à l'unanimité par le Conseil de la Jamaïque pour service rendu à toute l'île. Du Casse le réclame immédiatement comme étant naturalisé et marié dans la colonie française. Mais William Beeston refuse obstinément un échange de prisonniers. Nathaniel Grubbin est jugé par une cour martiale et pendu à Port Royal le 10 mars 1697.

Jacques Gasser

☛ BEESTON, DU CASSE, FLIBUSTIERS, *PORT ROYAL*

GUADELOUPE

La colonisation par les Français de l'île des Petites Antilles débute par des missionnaires au XVIe siècle, puis est reprise par les colons arrivés de Dieppe sous les ordres de Liénart de l'Ollive, en 1635. Ce n'est cependant qu'en 1664 que le rattachement de la Guadeloupe à la Couronne est définitif, lors de la création par Colbert de la Compagnie des Indes occidentales. Un conseil souverain est mis en place. L'économie connaît une mutation : les « habitations », domaines

sucriers appuyés sur une main-d'œuvre servile suppléent les exploitations de tabac des « engagés ». Éloignée de la métropole et donc difficile à défendre par une Marine royale trop souvent en infériorité, l'île est à plusieurs reprises occupée par l'ennemi anglais : 1759-1763, 1794 et 1810-1816. Sa défense repose donc fondamentalement sur la course.

Anne Pérotin-Dumont – qui donne l'évaluation la plus élevée – estime le nombre des prises de la période révolutionnaire à 1 800 dont 839 jugées en Guadeloupe. Dans le sillage de R. A. Stradling, elle le replace au second rang de l'histoire de la course des XVIIe-XIXe siècles, derrière celle des Dunkerquois espagnols (1629-1638). Il n'existe cependant pas d'entente sur le nombre des captures guadeloupéennes. Michel Rodigneaux – qui relève 431 captures de 1803 à 1810 – inscrit cette guerre flibustière dans le cadre du monopole des Puissances européennes avec leur commerce ultramarin. La guerre maritime, dont la course est un aspect, doit permettre à celles-ci de conserver leur profit et d'accaparer aux sources celui de l'ennemi. La France y a recours essentiellement contre la Grande-Bretagne aux XVIIIe et XIXe siècles. Le règlement sur la course du 21 octobre 1744, publié par l'intendant de Ranché, doit faciliter cette activité en Guadeloupe. Elle apparaît aux Isles en suppléance d'armements « en droiture » (commerce direct entre la métropole et ses colonies), devenus difficiles lorsque la Marine royale ne peut plus défendre les côtes. Il en est ainsi sous les gouvernements de Clieu (1737-1753) et d'Arbaud de Jouques (1782-1783). Il faut remarquer que cette activité est largement effectuée depuis la Martinique, avant 1778. Dès le règne de Louis XIV, Saint-Pierre de la Martinique s'impose comme le centre corsaire des Petites Antilles. Les lettres de marque sont délivrées par le gouvernement général des Îles-du-Vent où le tribunal d'amirauté a compétence. Mais nombre de prises faites par les corsaires armés à la Martinique par le gouverneur général Caylus sont revendues à la Guadeloupe par des prête-noms. La création de Pointe-à-Pitre en fait, en vingt ans, l'entrepôt principal de l'île. Par manque de vaisseaux, la marine française privilégie le ravitaillement de la Martinique au détriment de la Guadeloupe. La course locale prend alors la forme d'une navigation côtière, « flibustière » et de caboteurs (goélettes ou barques) ayant recouvré par la guerre un statut de corsaires. Ces particuliers s'attaquent aux bâtiments de moyen tonnage. Une certaine autonomie guadeloupéenne se fait jour durant les guerres de Succession d'Autriche et surtout de Sept Ans, par rapport à Saint-Pierre (8 corsaires sur 20 en novembre 1756). Surtout, les trois quarts des prises faites par les corsaires des Îles-du-Vent abordent dans cette île (60 durant ce dernier conflit). Mais l'occupation britannique en 1759 interrompt cette croissance et oblige les corsaires guadeloupéens à se replier à Saint-Pierre jusqu'à la reddition. Les occupants britanniques notent, de 1759 à 1763, la position maritime stratégique de la baie du Petit Cul-de-Sac. La guerre d'Amérique joue, pour les ports guadeloupéens, le rôle de banc d'essai pour la course révolutionnaire. La Guadeloupe a désormais un gouvernement indépendant de celui de la Martinique et le règlement sur la course contre les Anglais y est publié en janvier 1779. Les corsaires prennent l'habitude de partir des petits ports plutôt que de Basse-Terre ou de Pointe-à-Pitre, sur des goélettes d'une dizaine de canons, les *balaous*.

À la veille de la Révolution, l'île est peuplée par 106 393 habitants (13 712 Blancs, 3 058 Libres de couleur et 89 523 esclaves). Les idées nouvelles provoquent des troubles en 1790 et 1791. Les royalistes ayant repris pied aux Antilles derrière Béhague à la Martinique, les liens sont altérés avec la métropole jusqu'en janvier 1793. Le capitaine de frégate, Jean-Baptiste Raymond de Lacrosse, envoyé par la Convention, vient de céder la place à Collot nommé gouverneur (6 février), lorsqu'arrive la nouvelle de la déclaration de guerre à l'Angleterre et à la Hollande notamment. Le 31 janvier 1793, la Convention autorise la course privée, mais la métropole ne pouvant secourir l'île, Collot ouvre ses ports aux étrangers en particulier aux Américains. Collot, à la demande des négociants, émet des

commissions pour protéger le cabotage, mais ses idéaux le rendent peu enclin à la course. Le 17 mai, il en élargit cependant la pratique, sur terre et sur mer, à tous les citoyens. Plusieurs corsaires guadeloupéens arment à Charleston aux États-Unis, favorable aux Patriotes ; bientôt remplacé par Pointe-à-Pitre jusqu'en avril 1794. Leurs actions, méconnues, sont proches de la piraterie – capitaines Joseph Colachy et Jean Dupuy – provoquant une réaction hostile de la part du gouverneur suédois de Saint-Barthélemy. L'Amiral britannique John Jervis oblige Collot à capituler, à la suite des autres Antilles françaises, en avril 1794.

Paris envoie en Guadeloupe deux commissaires civils, Victor Hugues et Pierre Chrétien avec 1 000 hommes sous le commandement du capitaine de vaisseau Corentin de Leissègues, sur une flotte partie de Rochefort. Hugues a en poche le décret du 16 pluviôse an II qui abolit l'esclavage. Suite à son débarquement, l'armée anglaise d'occupation capitule. En janvier 1795, l'arrivée du nouveau collègue d'Hugues, Lebas, est l'occasion pour celui-ci d'instituer la Terreur (massacre des royalistes et fuite de 88 % des Blancs). L'approvisionnement de l'île repose désormais sur une guerre du commerce contre les transports anglais et espagnols. Le conventionnel Victor Hugues, maître de fait durant cinq ans de la Guadeloupe, partisan d'une guerre de course, créé une « marine flibustière » dès novembre 1795. Il soutient le développement de la course en délivrant des lettres de marque aux commandants présents aux Îles. Des barques et vaisseaux légers sont ainsi mobilisés comme corsaires de la Guadeloupe dont 90 unités abandonnées par les Anglais. Ils vont chercher marchandises et vivres dans les îles voisines, et finissent par faire trembler les Antilles britanniques. Hugues n'est pas le créateur de la course guadeloupéenne, antérieure, mais son véritable organisateur (1794-1798). Sa priorité est la guerre contre le commerce ennemi. Pour cela, il nomme un consul, Balthazar Bigard, à Saint-Barthélemy, profitant de la neutralité de l'île pour lui adresser 17 commissions. Bigard enrôle des esclaves, les libère et les envoie à la Guadeloupe pour gonfler les effectifs. À l'automne 1794, Hugues ne dispose encore que d'une dizaine de navires face aux 68 de la *Royal Navy*; aussi arme-t-il des unités côtières. Divers jugements mentionnent le *Ça-Ira* (capitaine Pâris) ou le *Tonnerre* (capitaine Colachy) qui s'acharnent sur les neutres. Henry de Poyen-Bellisle nous apprend qu'Hugues reproche bientôt à la marine de l'État de couler ses prises ce qui le pousse à conserver la totalité du produit de celles-ci pour faire fonctionner ses services. Une partie est vendue aux États-Unis. Cela provoque la mutinerie des marins de l'*Hercule* et du *Thétis* qui reçoivent seulement des bons. Ils menacent le conventionnel, lequel les jette en prison et renvoie leurs chefs enchaînés à Rochefort. Le capitaine Landolphe rentre ainsi en France sans avoir rien perçu de ses parts (sur 45 millions de francs). D'octobre 1794 à octobre 1798, 880 jugements sont rendus par le tribunal de commerce de Basse-Terre. Entre 1796 et 1798, la part des corsaires particuliers croît considérablement par rapport à celle des navires de l'État. Pour de nombreuses prises, plusieurs corsaires sont associés à trois ou quatre, ce qu'annonce Hugues dès juillet 1795 lorsqu'il vante les petits corsaires plus mobiles et emploie des pirates noirs (*Picaroons*). Poyen décrit alors la Guadeloupe, exonérée de l'exclusif, comme un « État indépendant » auquel les corsaires apportent une aisance artificielle, maintenu par Hugues dans l'orbite de la France révolutionnaire. Pourtant, avec Lebas, ils doivent constater la distension des liens avec les États-Unis : l'usage par l'ennemi de navires neutralisés aboutit à un arrêté du 13 pluviôse an V (1er février 1797) par lequel les agents du Directoire en Guadeloupe qualifient de pirates les neutres naviguant aux Antilles. La chasse est générale et donne lieu à de nombreux débordements.

L'héritage de Hugues (1798-1803) s'avère embarrassant, notamment parce que nombre de Noirs ont délaissé les cultures pour la course, le vagabondage ou le brigandage. Desfourneaux, le nouvel agent, annule toutes les lettres de

marque délivrées par son prédécesseur, le 11 nivôse an VII (11 décembre 1798). Quelque 11 000 personnes seraient rentrées dans leurs ateliers. Il favorise enfin, comme Collot avant lui, les opérations de la marine régulière, en obligeant par exemple tous les capitaines à rentrer en Guadeloupe. Avec la *Quasi-guerre*, il doit se frotter aux États-Unis, en réaction à l'accord anglo-américain (*Jay Treaty*). Pour les Américains, l'attitude des corsaires français est comparable à celle des Barbaresques d'Alger qui réclament tribu au commerce des États-Unis. Devant la capture d'une frégate française par le capitaine américain Truxtun, Desfourneaux autorise, le 14 mars 1799, la course sur les navires américains. La *Dove* est prise par le *Démocrate* (capitaine Petitpierre). Le nombre de prises augmente à partir de novembre 1798 jusqu'en octobre 1799. Desfourneaux laisse dans les caisses 300 000 l-t de droits sur les prises. Durant ce conflit couvert, les prises dans les Antilles représentent 70 % de celles de la France.

Les commissaires, arrivés en décembre 1799, pour rétablir l'agriculture tentent de limiter ce « genre de spéculation guerrière » à des hommes recrutés à Port-de-la-Liberté et Basse-Terre, sous peine d'annulation de la commission du capitaine. Au 1er janvier 1801, La convention de Mortefontaine est portée à la connaissance du milieu maritime : la fin de la course est l'une des clauses dans l'animosité générale marquée par un fort ressentiment des Américains (le corsaire les *Deux-Amis* est capturé par l'*Enterprise*). Surtout, l'autonomie financière et politique de l'île prend fin avec l'arrivée de Lacrosse (29 mai 1801) qui oblige les corsaires à restituer leurs munitions. S'il est opposé à la course privée, il doit néanmoins la tolérer afin de renflouer les caisses publiques. A. Pérotin-Dumont estime les captures jugées à Basse-Terre, de décembre 1799 à mars 1801, à 393 (dont 105 anglaises), sans que l'activité des corsaires de Lacrosse (mai-novembre 1801) n'y figure. Du 13 novembre suivant au 27 mars 1802, neuf prises anglaises seulement, dont cinq sont déclarées bonnes, sont relevées avant la connaissance de la paix d'Amiens dans la colonie. Le 11 mai 1802, le général Richepance, le nouveau gouverneur, trouve 140 143 l-t dans la caisse de la Marine, dont l'essentiel provient de la vente de trois prises – 88 704 pour la *Nymphe*, 39 263 pour l'*Aimable Alert* et 6 523 pour la *Liberté*. Richepance s'en fait verser 104 143 pour « dépenses extraordinaires », avant de décéder bientôt de la fièvre jaune. Le contre-Amiral Lacrosse dirige de nouveau les destinées de l'île.

Pourtant, en mai 1803, le capitaine général Ernouf succédant – une nouvelle fois – au contre-Amiral Lacrosse, trouve une Guadeloupe ruinée et endettée auprès du gouvernement général espagnol de Caracas. Le 12, les hostilités reprennent avec la Grande Bretagne. Le 18 mai 1803, la rupture de la paix d'Amiens isole la colonie et le général Ernouf arme des corsaires pour faire face à la disette et à l'augmentation des prix. Il ordonne aux corsaires d'obliger les neutres à venir commercer dans l'île. En contrepartie, les équipages et armateurs recevront désormais le produit afin de leur inspirer confiance. Il lance personnellement l'aviso *Diomède* sur un corsaire britannique de 30 hommes qui bloque le canal des Saintes pour le conduire à Basse-Terre (juillet). Un corsaire particulier, la *Vigilante*, est encore armé par une dame Joseph. En octobre, Ernouf décide d'utiliser les corsaires afin de renflouer les finances publiques. Premièrement, il afferme la douane, pour 981 000 fr., à Mauron, négociant et armateur à Pointe-à-Pitre. Secondement, ledit Mauron constitue une compagnie, avec capital en 48 actions, pour l'investissement en course, la traite négrière, l'importation de produits manufacturés et l'exportation de denrées coloniales. Au bout d'un an, le bénéfice des associés est de un million de l-t. Les prises s'accumulent dans le vaste entrepôt de Mauron à Pointe-à-Pitre. L'exercice 1803 des importations indique un commerce facilité des neutres (52 % depuis les États-Unis, 28 % de prises anglaises, 1,56 % de commerce avec la France).

Les exportations atteignent les 25,2 millions de livres dont 1,8 de droits de sorties – 68 % des denrées produites en Guadeloupe sont vendues aux États-Unis, 27 % dans les îles scandinaves des Antilles. Le contrat d'affermage des douanes est attribué l'année suivante à Goyon – qui s'associe avec Mauron – puis, pour la durée de la guerre, au négociant Michel Malespine, le fournisseur exclusif des troupes de la colonie. Le capitaine général réoriente alors la course contre les navires fréquentant Saint-Domingue insurgée (juin 1804). Six corsaire « haïtiens » – dont trois armés à New York – sont pris par les corsaires le *Flibustier* (capitaine Antoine Fuët) et la *Jeune Adèle* (capitaine Leprieur). Mais au total, durant les dernières années du gouvernement d'Ernouf, la course guadeloupéenne apparaît affaiblie par l'exclusion des neutres, la chasse anglaise, l'hostilité des gouverneurs espagnols de Cuba et Porto Rico et les corsaires de Dessalines. Elle comble pourtant partiellement les dépenses de la colonie. L'arrivée en Martinique le 20 février 1805 de l'escadre Missiessy, depuis Rochefort, rejointe par celle de Toulon aux ordres de Villeneuve qui stationne à Basse-Terre, permet de vendre 14 prises en Guadeloupe. Mais son retour en France laisse le champ libre aux Britanniques. En 1806, l'île ne compte que 793 marins sur 12 corsaires particuliers – pour 12 704 Blancs, 6 330 affranchis et 99 113 esclaves. Paul Mey, l'armateur le plus influent de Guadeloupe, décédé, ses affaires sont reprises avec mollesse par Le Boucher. Il possède la goélette la *Syrène* (5 canons, 80 marins, capitaine Joseph Carpentino). Mauron possède le *Ronflons* du même type (1 canon, 30 marins, capitaine Griboudet). Jean-Pierre Goyon arme le plus imposant, le brick *Général Ernouf* (14 canons, 109 marins, capitaine Alexis Grassin). En mars 1808, les Britanniques attaquent les ports de Grande-Terre. La Guadeloupe survit grâce à l'aide du gouverneur espagnol à Caracas. En février 1809 débute l'anéantissement de la course guadeloupéenne. Les Britanniques s'emparent de la Martinique puis concentrent leur flotte devant les ports guadeloupéens. Les corsaires, sur leurs barges côtières, maintiennent les approvisionnements, pour peu de temps : les Anglais neutralisent la flotte de l'État basée dans la colonie (décembre 1809) puis obligent, le 6 février 1810, Ernouf à capituler. Depuis juillet 1803, la course guadeloupéenne avait rapporté 1,2 million de livres soit un produit net restant d'un million de livres (ou 601 810 fr.). Martineau, May et Anne Pérotin-Dumont évaluent les captures, de cette date à la capitulation, à 342 navires ; Michel Rodigneaux à 431 au moins. Ce dernier souligne d'ailleurs l'adaptation d'un droit de la course propre à la colonie.

Olivier Corre

☛ *ALGER*, BARBARESQUES, *CHARLESTON*, *ÉTATS-UNIS*, FLIBUSTIERS, LANDOLPHE, TOULON

GUARÍN MATEO (?-ap. 1688)

D'origine vénitienne, le capitaine Mateo Guarín obtient en 1684, à la Havane, une commission du gouverneur José Fernández de Córdoba pour garder les côtes de Cuba contre les flibustiers et les contrebandiers anglais et français. En novembre 1684, ayant une galiote et une pirogue sous ses ordres, il vole la chaloupe de la barque royale *Boneta*, envoyée à Trinidad par le gouverneur de la Jamaïque, Thomas Lynch, pour demander réparation pour une prise faite par un autre corsaire cubain. En mai 1685, il appareille de la Havane en compagnie du capitaine Alejandro Tomás de León. Le mois suivant, dans les parages de Puerto Príncipe, ils capturent la frégate *Coronet*, du contrebandier anglais Thomas Chandler, alors commandée par Jean-Baptiste Decaux, officier du flibustier Michel Andresson, qui avait réquisitionné le navire pour faire la course avec lui. Son meilleur fait d'arme survient lors de son expédition suivante. En octobre, mouillant avec ses deux pirogues dans la lagune de Cotés, il reçoit l'ordre du gouverneur civil de la Havane, Manuel de Murguia, d'aller attaquer Laurent De Graffe, qui revient de la prise de Campêche et

que les Espagnols supposent être à la rivière voisine de Cuyaguateje, en vain. Il pousse ensuite jusqu'à Saint-Domingue et capture un canot qui portait au gouverneur Cussy deux lettres du marquis de Seignelay, secrétaire d'État aux colonies. Il veut ensuite tenter une descente à Nippes, mais est découvert. Devant changer ses plans, il débarque à la Grande-Anse où il pille notamment la plantation que de Graffe possède conjointement avec le major Beauregard. Il se retire ensuite à Santiago de Cuba avec une centaine d'esclaves en butin. Il ramène aussi la maîtresse de Laurent de Graffe, une certaine Olaya de Escube, une mulâtresse libre enlevée lors du sac de Veracruz, avec leur jeune fils de cinq mois. Rentré à la Havane en novembre, il est renvoyé en course par le gouverneur militaire de la Havane, Andrés de Munibe contre Laurent de Graffe et ses capitaines, qui sont encore signalés aux côtes de Cuba. Lors de cette croisière, il surprend, en février 1686, dans le port de Trinidad, les Jamaïcains Edward Goffe, commandant une pinque de 22 canons et 40 hommes, et William Peartree, sur une barque de 6 canons et 16 hommes, qui se livrent à la contrebande. Il est toutefois vaincu par les Anglais qui tuent près des deux tiers de ses 85 hommes. Conduit prisonnier à Port Royal, il est jugé pour avoir pillé une barque anglaise et pour avoir volé le canot du *Boneta*. Cependant, le gouverneur Molesworth suspend l'exécution de la sentence: Guarín a traité ses prisonniers avec humanité et sa commission de garde-côte est valide. Et puis, Guarín espérait s'en servir pour les échanger contre des Espagnols. En juin, le roi James II lui accorde son pardon, et dès novembre, le Vénitien retourne à la Havane où il est emprisonné quelque temps à la suite d'une poursuite intentée par les maîtres présumés d'esclaves qu'il avait repris aux Français. En mars 1687, il est à Trinidad, où il fait construire une nouvelle pirogue, et fournit des armes à son collègue Blas Corso qui part en course contre les Français. Par la suite, et ce jusqu'en 1688, il continue son emploi de garde-côte en compagnie de John Beare, un flibustier anglais qui s'est rendu aux autorités espagnoles et s'est même converti au catholicisme, patrouillant tant les côtes de la Floride que celles de Cuba.

Raynald Laprise

☛ ANDRESSON, BEARE, FLIBUSTIERS, GRAFFE, LYNCH, MOLESWORTH, *PORT ROYAL*, SEIGNELAY, TARIN DE CUSSY

GUERNESEY: voir *ÎLES ANGLO-NORMANDES*

GUIDELOU NICOLAS (16 décembre 1731, Granville-1802, Saint-Malo)

« Habitué à Saint-Malo », où il semble s'être fixé, Nicolas est fils de Julien (1709-1759), capitaine granvillais, et de Catherine Claverie. Il commence en course comme volontaire dès l'âge de 15 ans. Le 23 février 1746, il embarque sur le *Grand-Grenot*, le plus gros corsaire granvillais (300 tx), commandé par Michel Clément et armé par L. Couraye du Parc. En cinq mois, il participe à la prise de onze navires. Mais le bâtiment fait naufrage le 20 juillet dans son port d'armement. Le 7 janvier 1747, c'est sur le corsaire malouin la *Sultane* (250 tx) qu'il rempile mais il est bientôt capturé. Libéré en octobre, Guidelou revient à Granville s'embarquer sur l'*Aimable-Grenot* (novembre 1747-juillet 1748), corsaire de 390 tx du même armateur, commandé par Hugon du Prey. Guidelou repasse ensuite au commerce pour une carrière d'officier à la grande pêche à Terre-Neuve (sept campagnes d'avril 1749 à mars 1756). Il franchit les grades de second lieutenant (1753-1754) puis de premier lieutenant (1754-1756). Avec la guerre de Sept Ans, il est incorporé dans la Marine royale sur la *Friponne*, comme timonier sous les ordres de Thurot (4 juillet-20 août 1756). On ignore ses services pour la suite du conflit. La fin de celui-ci le trouve premier lieutenant puis second capitaine à Terre-Neuve (mars 1762-novembre 1766). Il est reçu capitaine à l'amirauté de Granville (27 mars 1767) et poursuit ses campagnes à la grande pêche (1767-1778).

Il reprend la course avec la guerre d'Amérique comme capitaine en chef et lieutenant de frégate pour la première campagne du *Monsieur*. Il s'agit du plus gros corsaire granvillais, frégate de 475 tx, 401 hommes et 40 canons, à deux ponts et deux gaillards, armé pour 325 000 l-t par Nicolas Deslandes, Luc La Forterie-Vamont et Gaud Le Boucher de Valesfleurs qui l'ont fait construire. La course s'ouvre le 9 mars 1779, en compagnie du *Comte-d'Artois* de Lorient, en direction du canal Saint-Georges. Ensemble, treize prises (dont une reprise) sont réalisées et, en juin, Guidelou annonce au ministre 99 canons pris et 400 prisonniers. Fin août 1799, le *Monsieur*, en compagnie d'un autre corsaire de Lorient, la *Granville* de 100 tx, 12 canons et 100 hommes, doit rejoindre l'escadrille commandée par l'Américain John Paul Jones pour aller en croisière pendant six semaines, puis se rendre au Texel. L'escadrille se compose déjà de quatre bâtiments : le *Bonhomme Richard* (900 tx), de 40 canons et 380 hommes, que commande John Paul Jones ; l'*Alliance* de 36 canons et 215 hommes ; la *Pallas* de 32 canons et 253 hommes ; la *Vengeance* de 12 canons et 66 hommes. Un cotre français de 18 canons et 157 hommes, le *Cerf*, leur est adjoint. Apparemment, le corsaire granvillais reste peu de temps au sein de cette escadre : quelques jours seulement, car son capitaine n'est pas satisfait du commandement de Paul Jones. Il est vrai que les désordres s'accumulent, puisque 48 hommes du *Bonhomme Richard* désertent sur un canot et une chaloupe non loin des côtes irlandaises, où ils se réfugient. Le capitaine Guidelou regrette-il plus tard son départ, lorsque le capitaine Paul Jones acquiert une réelle célébrité par ses actions diverses au cours des journées suivantes ? Nul ne le sait. En septembre, le *Monsieur*, désormais seul, capture la *Villanova* (300 tx) et le *Succès* (220 tx), tous les deux chargés de vins, le *Saint-Antoine de Padoue* (200 tx), qui transporte du sucre, des cuirs et du bois, le *Joseph* (100 tx) et la *Polly* (300 tx) qui était à la traîne d'un convoi. Sa cargaison coloniale offre le meilleur bénéfice du *Monsieur* : 261 000 l-t. Sa première croisière s'achève le 9 octobre 1779 avec un produit de seulement 85 000 l-t et une contestation avec les armateurs de sa conserve le *Comte d'Artois*. Selon Deslandes, Guidelou aurait pris dix-neuf bâtiments à l'ennemi (dont douze corsaires), montant ensemble à 129 canons et 539 hommes d'équipage faits prisonniers. Guidelou reçoit pour cela une épée d'honneur. En mars 1781, toujours lieutenant de frégate, Guidelou sort la *Duchesse de Polignac*, de 359 hommes et 36 canons, armée en guerre à Saint-Malo par les frères Marion-Briantais (commission du 5 mars). La campagne (16 mai-août 1781) permet à Guidelou de ramener neuf prises et une rançon au moins. Revenu au commerce entre 1783 et 1792, c'est du port malouin qu'il mène des campagnes morutières pour Dupuy-Fromy puis Grandclos-Meslé. Le 6 février 1793, il est fait enseigne de vaisseau non entretenu.

La première guerre de la Révolution le voit s'essayer à nouveau à la course. Il prend bientôt le commandement du corsaire… le *Guidelou* (250 tx, 161 hommes et 21 canons), armé à Saint-Malo par Dubois et Fichet pour la course du 18 mai pour laquelle il est promu lieutenant pour la campagne. Il est capturé après quinze jours de mer le 1er juin et détenu à Portsmouth jusqu'au 8 mars 1794. La marine de l'État lui confie alors le *Grand-Pierre*, un transport, jusqu'au 16 octobre 1794, puis le brick-canonnière le *Vésuve*, escorte de convois (17 octobre 1794-3 juillet 1795), capturé par les Anglais près du Cap Fréhel. Libéré, il prend le 14 février 1796, le commandement de la bombarde la *Salamandre*, armée en flûte à Port-Malo (an IV), puis de la *Canonnière n° 5* qu'il commande au moment de son décès dans ce port en 1802 (vers le 13 frumaire an X).

Michel Aumont et Olivier Corre

☛ Couraye du Parc, Deslandes, Dubois, Dupuy-Fromy, *Granville*, Hugon, Jones, Meslé de Grandclos, *Saint-Malo*, Thurot

GUITTAR LOUIS (?-1700)

Louis Guittar est originaire des environs de Saint-Malo et vivait depuis vingt ans à Saint Domingue : c'est tout ce qu'il accepte de révéler à son procès à Londres. Le début de sa très brève carrière connue commence au mois de novembre 1699, dans un canot avec son engagé. La rencontre dans la baie de Saint-Marc avec une bande de forbans sur une barque danoise, la *Johanna,* volée deux mois plus tôt dans la rade de Saint-Christophe, bouleverse son existence. Le capitaine Bernard, qui a été autrefois sous ses ordres, le quartier-maître Pierre Bachelier et tout le reste de la compagnie le connaissent bien et l'obligent à devenir leur capitaine. L'ascension de Louis Guittar est fulgurante. En quelques mois, il devient le maître d'un vaisseau de 20 canons nommé, « ô ironie », la *Paix,* armé de 145 hommes. Un équipage composé majoritairement de jeunes gens de Saint-Domingue, enlevés dans des quartiers isolés où, prétendent-ils, ils chassaient. Avec la promesse de ne courir que sur l'Espagnol et pour ce faire de gagner la mer du Sud, Pierre Bachelier recrute à tour de bras. En mars 1700, Guittar rencontre un autre pirate, De Launay, et profite de l'ivresse de celui-ci pour compléter son équipage en lui enlevant 30 hommes. Pour gagner le Pacifique, un ravitaillement est nécessaire que le Malouin pense pouvoir se procurer le long des côtes américaines. En chemin, trois prises sont réalisées à la hauteur de la Virginie. Il ignore malheureusement que le garde-côte *HMS Shoreham* (capitaine William Passenger) vient juste d'arriver pour prendre la relève. Le 9 mai 1700, la *Paix* est surprise à l'aube dans la petite rade de Linnhaven où elle est venue mouiller avec deux prises. Les forbans se défendent toute la journée jusqu'à leur dernier boulet et n'acceptent de se rendre qu'après avoir obtenu la promesse écrite du gouverneur de la Virginie, Francis Nicholson, qui se trouve à bord du vaisseau de guerre anglais. Louis Guittar est transporté en Angleterre les fers aux pieds avec tout son équipage. La France ayant refusé de se charger de son cas, il est jugé et condamné à mort à Old Bailey avec 23 autres complices. Tous sont pendus publiquement le 12 novembre 1700 sur les bords de la Tamise.

Jacques Gasser

☛ BACHELIER, *LONDRES*

H

Halsey John (1663 ou 1670, Boston-1709)

John Halsey serait né le 1er mars 1670. Cependant, si les quarante-six salves tirées lors de son enterrement équivalent à chacune des annnées de sa vie, il serait plus vieux de sept années. Il embarque encore jeune et finit par devenir maître sur de petits bâtiments qui traitent avec les Antilles, les Carolines ou la Virginie. Il commande le sloop *Adventure* en 1693 qui revient de Virginie. Durant la guerre de Succession d'Espagne, il devient corsaire. Le 7 novembre 1704, le gouverneur du Rhode Island, Samuel Cranston, lui donne une commission pour courir sur les Français dans le banc de Terre-Neuve à bord du brigantin le *Charles*. Il s'empare effectivement d'un bâtiment français avant de se rendre aux Canaries où il prend une barque longue espagnole qu'il pille et coule. Au début de 1706, Joseph Dudley, gouverneur du Massachusetts, lui fournit une nouvelle commission pour l'océan Indien. Après une escale pour faire aiguade et charger du bois dans l'archipel du Cap-Vert, puis une autre à Madagascar, il rencontre un vaisseau hollandais de 60 canons venant de Moka. Ils naviguent de conserve, mais bien que résolu à tourner forban, Halsey refuse d'attaquer les Européens. Son équipage ne partage pas ses scrupules, se mutine et tente de s'emparer du navire. La bataille n'est guère favorable aux pirates et Halsey recouvre son autorité à bord. Il se saisit d'un navire bengali aux îles Nicobar, le *Buffalo* (capitaine Buckley) ainsi que du sloop du capitaine Collins. Une partie des forbans arment le *Buffalo* et reviennent sur Madagascar tandis que Halsey se dirige dans le détroit de Malacca. Sur zone, le *Charles* est chassé par l'*indiaman*, *Albemarle* et ne doit son salut qu'aux qualités voilières de son brigantin. Il est décidé d'opérer en mer Rouge mais de compléter auparavant les équipages à Madagascar, ce qui est effectué après la rencontre du *Buffalo* et de la *Dorothy* (capitaine Thomas White). Dans le détroit de Bal el-Mandeb, Halsey rencontre une flotte maure de vingt-cinq voiles. Encalminé, il ne peut l'attaquer et celle-ci s'éloigne grâce à ses rames. Quelques jours plus tard, il capture un bateau et apprend la sortie prochaine d'un convoi de Moka. L'*EIC* a commissionné le capitaine Samuel Jago, à bord du *Bombay Merchant*, pour l'escorter. Le 7 août 1707, cinq navires prennent la route de Bombay. Halsey les attaque sans hésiter, obligeant le *Bombay Merchant* à s'éloigner. Le *Rising Eagle* est abordé, le capitaine Chamberlain est tué dans l'action. Puis, c'est au tour de l'*Essex*, richement chargé à Djedda, d'être rattrapé. Devant le pavillon rouge, l'équipage anglais n'ose résister. Le butin consiste en argent, pour 50 000 £ et diverses marchandises qui sont portées à Calicut où la partie périssable des cargaisons est écoulée. Au début de 1708, le gouverneur de Madras expédie le *Greyhound* à Madagascar pour traiter avec les pirates. Peu après, un navire écossais, le *Neptune*, arrive chargé de quantité importante d'eau-de-vie, de vin de

Madère et de bière. Les forbans s'en emparent et l'utilisent comme magasin pour revendre leurs marchandises sèches. C'est à cette époque, probablement en 1709, que Halsey tombe malade et meurt, enterré avec tous les honneurs et le rituel anglican. Son sabre et ses pistolets sont recouverts du pavillon. Il laisse le souvenir d'un homme brave et courtois, le moins sanguinaire des pirates. Sa tombe est creusée dans un champ de pastèques et protégée des sangliers par une palissade. Son exécuteur testamentaire est Samuel Burgess, le second du *Neptune*, à qui Halsey avait demandé de s'occuper de sa femme et de ses enfants.

Philippe Hrodej

☛ BURGESS, *MALACCA*, *MADAGASCAR,* PAVILLONS CORSAIRES ET PIRATES

HAMELIN JACQUES FÉLIX EMMANUEL, BARON (13 octobre 1768, Honfleur-23 avril 1839, Paris)

Hamelin sert d'abord au commerce et réalise trois voyages sur la côte d'Angola en 1786, 1789 et 1791. Puis il passe dans la marine de l'État, comme timonier sur l'*Entreprenant* en août 1792. Il est présent lors de l'expédition de Sardaigne dans l'escadre Truguet. Enseigne de vaisseau le 15 août 1793, il est embarqué sur la *Proserpine* dans l'escadre Villaret de Joyeuse, participe à la prise de la frégate hollandaise *Vigilante* et aux combats de Prairial. Promu lieutenant de vaisseau en août 1794, il passe sur la *Minerve* en Méditerranée et il est blessé en mars 1794, lors de la capture du vaisseau anglais *Berwick*. Il embarque sur cette même prise pour une expédition de bombardement des établissements anglais de Terre-Neuve en 1795 et 1796. Au cours de cette campagne, il assiste à la capture du vaisseau anglais *Censeur* et du convoi que celui-ci escortait. Capitaine de frégate en novembre 1796, il prend part à l'expédition d'Irlande sur la *Révolution*, puis commande successivement la *Fraternité,* la *Précieuse* et le *Cormoran*, pour des missions d'escortes côtières (1795-1799). Le 1er octobre 1800, commandant du *Naturaliste,* il part avec le *Géographe* de Baudin pour une expédition de découverte sur les côtes de l'Australie. Rentré en France avec une partie du matériel botanique et zoologique découvert, il est promu capitaine de vaisseau en septembre 1803. Il sert ensuite sur la flottille de Boulogne où il est remarqué par Napoléon, qui lui donne le commandement de l'aile gauche de la force navale.

Après l'abandon du projet de débarquement en Angleterre, il reçoit le commandement de la *Vénus* et part en novembre 1808 pour l'océan Indien en compagnie de trois frégates et deux corvettes formant une division, placée sous son autorité. Il arrive à l'Île de France en mars 1809, après avoir fait plusieurs prises (*Hiram* et *Albion* en novembre ; *Victima* et *Paz e triumfo* en décembre). Entre avril et décembre 1809, il effectue une croisière, avec la *Vénus* et la *Manche*, dans le golfe du Bengale et sur la côte de Sumatra, bombardant les établissements anglais et faisant plusieurs captures – l'*Orient, Bentinck, Friendship, United Kingdom* et *Charleston.* De retour à l'Île de France, il assure la défense de celle-ci contre les menaces britanniques et sort du Port-Louis le 22 août 1810 avec la division composée de la *Vénus,* la *Manche,* l'*Entreprenant* et l'*Astrée* pour soutenir l'escadre Duperré attaquée par les ennemis au Grand-Port. Mais, retardé par des vents contraires, il n'y parvient que le 27 août, alors que le combat s'achève, à temps cependant pour recevoir la reddition de l'*Iphigénie.* Revenu au Port-Louis, il appareille le 17 septembre avec la *Vénus* pour attaquer et prendre la frégate *Ceylan*, de 40 canons et 360 hommes, au vent de l'Île de France. Il est assailli peu après par trois bâtiments britanniques et est contraint d'amener le pavillon devant la *Boadicea.*

Rentré en France sur un parlementaire, Hamelin est titré baron de l'Empire et nommé contre-Amiral en septembre 1811. Commandant de l'escadre de l'Escaut (septembre 1811-juin 1812), puis de celle de Brest (mai 1813-juillet 1714), il ne participe plus à aucun engagement. Major

général à Toulon en avril 1818, il exerce le commandement des forces navales françaises en Méditerranée en 1822 et 1823, puis il commande l'escadre assurant le blocus de Cadix durant la guerre d'Espagne de 1823. Souffrant, il est contraint de se retirer et il est placé en disponibilité de 1823 à 1832. Inspecteur général du personnel et du matériel en novembre 1823, puis directeur du Dépôt des cartes et plans de la Marine et président du conseil de perfectionnement de l'École navale en juillet 1833, il meurt six ans plus tard. Marié le 29 décembre 1798 avec Marie-Anne Anthoine-Leceine, il est l'oncle du futur Amiral et ministre de la Marine Ferdinand-Alphonse Hamelin (1796-1864), qui sert continuellement sous ses ordres de 1806 à 1823.

Philippe Haudrère

☛ *Boulogne*, *Brest*, *Cadix*, Duperré, *Île de France*, Pavillons corsaires et pirates, *Toulon*

Haraden Jonathan (11 novembre 1744, Gloucester-23 novembre 1803, Salem)

Haraden est l'un des plus célèbres navigateurs de Salem et l'un de ses commandants les plus heureux. Son intrépidité est souvent avancée au point que la bataille lui ferait trouver calme et plénitude. Il livre surtout une des plus remarquables batailles de la guerre d'Indépendance américaine, au large de Bilbao.

Originaire du Massachusetts, il arrive à Salem encore enfant et entre au service de Richard Cabot. Avec la Révolution américaine, Haraden, à l'époque capitaine marchand, est fait premier lieutenant sur le brigantin *Tyrannicide* (14 canons), de la Marine d'État du Massachusetts (juillet 1776). Ce bâtiment est commandé par J. Fiske, originaire de cette ville. Le navire prend bientôt un cutter du roi d'Angleterre et le ramène au port. C'est le premier au cours d'une croisière émaillée de combats et de captures. En 1777-1778, Haraden devient le capitaine du *Tyrannicide*. Mais le 14 août 1779, à l'occasion de l'expédition Penobscot, le navire doit être détruit par son équipage pour éviter de tomber entre des mains ennemies. En 1778, Haraden démissionne afin de poursuivre une carrière de corsaire. Selon certaines sources, il engage, en octobre 1779, trois corsaires britanniques au large du New Jersey, sur le *General Pickering*, qu'il ne commande officiellement que l'année suivante. Haraden, désormais expérimenté, quitte Salem au printemps 1780, comme capitaine d'un corsaire portant une cargaison de sucre pour Bilbao, selon l'usage. Le *General Pickering* de Salem, de 180 tx, est armé par 45 hommes et porte 14 pièces de 6. Le 29 mai, Haraden est attaqué par un cutter britannique de force supérieure qu'il repousse au bout de deux heures. Entré dans Bilbao, l'Américain trouve le corsaire anglais *Golden Eagle*, de 60 hommes et 22 pièces. De nuit, Haraden le hèle, lui fait croire qu'il est une grande frégate américaine, et l'oblige à amener. Le 3 juin suivant, il rencontre au large de Bilbao l'*Achille*, porteur d'une lettre de marque londonienne et armé de 42 canons et 140 hommes. L'Anglais reprend le corsaire récemment capturé en attendant l'aube du 4 pour livrer combat au *General Pickering*, devant des milliers de spectateurs espagnols qui attendent sur le rivage. Haraden, largement surclassé, manœuvre habilement et profite d'un calme pour utiliser son artillerie. Au bout de trois heures, l'*Achille* fait voile pour se retirer, alors que le capitaine américain a épuisé ses munitions. Il reprend sa prise au milieu de la flottille des embarcations d'Espagnols enthousiastes qui l'entourent avant de regagner la rade avec lui. À sa descente à terre, Haraden est porté en triomphe à travers la ville. De retour aux États-Unis, en octobre, le commandant rencontre trois marchands armés devant Sandy Hook, le *Hope* de 14 canons, le brick *Pomone* et le cutter *Royal-George* de 14. L'Américain les sépare et les capture en une heure et demie. Lors d'une de ses croisières ultérieures, le corsaire s'empare du paquebot royal destiné aux Antilles après un combat de quatre heures. Ayant réparé son corsaire, il prépare ses dernières munitions, envoie le pavillon « sans

quartier » et donne cinq minutes au britannique, attendant près d'un canon, une mèche allumée à la main. Celui-ci abaisse pavillon. Le 5 juin 1782, Haraden, au commandement du *Julius Cæsar* de 14 canons, rencontre un navire armé et un brick. Au bout de deux heures, n'ayant pu prendre l'avantage, les ennemis rompent et l'Américain remarque : « les deux parties se séparèrent, s'étant suffisamment amusées ».

Au cours de la guerre d'Indépendance, les canons des navires capturés par Haraden forment un total d'un millier de pièces. Jonathan Haraden s'éteint à Salem à 59 ans, sa santé s'étant dégradée après la guerre. « Il fut un héros parmi les héros ». Il laisse une fille, Mary, qui sera la première épouse du docteur Thomas Pickman. Son nom a été donné à des unités de l'*US Navy*.

Olivier Corre

☛ *Bilbao*, *États-Unis*, Pavillons corsaires et pirates, *Salem*

Haraneder, famille d'armateurs et corsaires (fin du XVIIe siècle)

Comme les Dolabaratz ou les Lohobiague, les Haraneder de Saint-Jean-de-Luz et de Ciboure font de la course une affaire de famille depuis le XVIe siècle et surtout depuis la deuxième moitié du XVIIe siècle. Ainsi, l'armateur et fils d'armateur de Ciboure, Jean-Peritz de Haraneder (1652-1730), propriétaire de dix-huit navires, armés en course lors de la guerre de Hollande, amasse une fortune de 2 millions de livres grâce aux bénéfices réalisés sur les prises. Ce chiffre, colporté de livre en livre, est au vrai invérifiable. Il est anobli par Louis XIV et devient vicomte de Jolimont. Durant la guerre de la Ligue d'Augsbourg, il continue d'armer des corsaires : « […] a comparu Jean-Peritz de Haraneder, bourgeois et marchand du lieu de Siboure, lequel a dit qu'il a fait bâtir au lieu de Siboure, l'année dernière (1690), un vaisseau en frégate auquel il a donné le nom de *Saint-François* […], lequel équipé en course a été mis à l'eau au mois d'août dernier […] lequel appartient en pleine et entière propriété à Jean-Péritz de Haraneder ». Il en sera de même pour le *Saint-Nicolas* (1695). Avec les corsaires Joannis de Haraneder, Michel de Béreau et François de Lasson, il construit la *Rosière* de 250 tx (1695).

Marié à Étiennette de Béreau, Jean Perritz a eu dix enfants dont cinq morts en bas âge. Parmi les survivants, cet autre armateur, Dominique de Haraneder (1680-1756), se porte souvent caution, à hauteur de 15 000 l-t, suivant l'ordonnance de la Marine de 1681, de son frère Bernard, soit seul ou bien avec Pémartin de Haraneder. En 1698, il fait aussi construire un navire associé à un ancien corsaire luzien, Martin Duconte, avec l'argent des prises. Il se porte encore acquéreur de prises comme la *Corneille* de Londres pour 2 600 l-t. En 1694, Bernard de Haraneder capture un navire anglais, la *Speedwell*, de Londres. En tant que propriétaire du corsaire la *Notre-Dame du Rosaire*, Dominique de Haraneder fait un rapport sur les prises *Downwinter*, *Saint-François* de Cadix et *Jersey*, chargés de morue, de vin, de sel, de tabac et partiellement désarmés, pris par son frère Bernard, en 1695. Ce même Bernard de Haraneder s'est lui-même déjà porté caution, en 1693, pour la *Basquine* de 80 tx de Saint-Jean-de-Luz, commandée par Jean-Peritz de Senasteres.

Joannis de Haraneder, capitaine en second de la frégate la *Glorieuse* de Ciboure, commandée par Louis de Harismendy, consigne dans son rapport la prise de deux navires et une reprise d'un navire français. Un jugement de bonne prise est donc rendu par le conseil d'État, le 21 juillet 1692, pour le *Courant* de Guernesey et les *Deux Frères*, en plus de la reprise. Quant à Pémartin de Haraneder, il ne se contente pas de se porter caution. En 1695, il prend, avec la *Notre-Dame du Rosaire* de 260 tx un bateau anglais sans nom. Le tour de la famille ne serait pas complet si l'on omettait de parler de Joachim de Haraneder qui se porte acquéreur du *Saint-Jean* de Londres, pris par un corsaire brestois, pour

5 100 l-t, renommé la *Notre-Dame du Juncal*, le 28 février 1695.

Caroline Darricau-Lugat

☛ *Londres*, *Saint-Jean-de-Luz*

Harmenson John alias *Cooper* (?-1673, Port-Royal)

De son vrai nom Jan Harmenszoon Kuiper, ce marin d'origine néerlandaise est capitaine flibustier à la Jamaïque en novembre 1662, recevant du gouverneur, le baron Windsor, une commission pour prendre sur les Espagnols. Il commande alors le *Saint John*, une frégate de 10 canons, dans laquelle est intéressé Jacques Martin, un marchand huguenot établi à Port Royal, et avec laquelle il participe vraisemblablement à l'expédition contre Campêche sous les ordres de Christopher Myngs. L'année suivante, croisant aux côtes de Saint-Domingue, il capture deux bâtiments espagnols, mais il doit abandonner son propre navire trop endommagé lors des combats. La *Santa Lucana* est chargée de 13 200 livres de cacao et la *Santa Maria* porte 1 000 qx de mercure ou vif-argent destiné aux mines d'argent. En octobre 1663, il mène à la Jamaïque ces deux riches prises, dont la cargaison de cacao vaut plus de 5 000 £. En mars 1664, avec une nouvelle commission pour commander l'une de ses prises, qu'il rebaptise le *Saint John*, il reprend la mer mais revient à la Jamaïque avant la fin de l'année pour faire sa soumission au nouveau gouverneur Modyford. En avril 1665, il reprend du service avec le titre de vice-Amiral de la flotte qui, sous les ordres d'Edward Morgan, va attaquer les possessions néerlandaises des Petites Antilles, étant de retour à la Jamaïque avant la fin de l'année. A-t-il obtenu la naturalisation britannique ou repris une origine anglaise plus lointaine ? Il avait déjà investi en terres une bonne partie des profits de ses courses précédentes puisqu'en février 1666, il est mentionné parmi les flibustiers jamaïcains qui possèdent des plantations prospères. Durant les années suivantes, il se retire sur ses terres, mais il demeure encore engagé dans la course en investissant dans les armements d'autres flibustiers. Ainsi est-il propriétaire du bâtiment que commande en 1669, 1670 et 1671 son compatriote Johannes Reeks (Jonas Reekes pour les Anglais et Juan Lucas pour les Espagnols). Il réapparaît cependant en 1669 comme capitaine d'un petit bâtiment qui accompagne Edward Collier dans une longue croisière aux côtes de Cuba et de Campêche. Durant ce voyage, il arraisonne un navire hollandais, ce qui lui vaut d'être emprisonné à son retour à la Jamaïque par Modyford. Cependant, en août 1670, il est remis en liberté et il rejoint la flotte d'Henry Morgan sous les ordres duquel il participe à l'expédition de Panama comme commandant de la barque *Endeavour*. Au début de 1673, étant incarcéré à Port Royal pour quelque crime, il est tué accidentellement par son geôlier, Robert Rolfe, lors d'une tentative d'évasion.

Raynald Laprise

☛ Collier, Flibustiers, Modyford, Morgan, Myngs, *Port Royal*

Hawkins Sir John
(1532, Plymouth- 2 septembre 1595, San Juan [Porto Rico])

John Hawkins est le second fils de William (décédé en 1554) et de Joan Trelawny de Brightor en Cornouaille. Il suit probablement des études de mathématiques et apprend la navigation sans que nous n'ayons plus de précision. À 20 ans, il tue un barbier, mais il est acquitté n'étant, selon le juge, pas responsable de l'agression et bénéficiant d'un pardon royal obtenu par son père. Au moment des négociations menées en vue du mariage de Philippe II avec Mary Tudor, John rend des services signalés aux Espagnols. Dans les années 1550, il s'associe aux entreprises de son frère William (v. 1519-1589). Il passe ainsi beaucoup de temps à Brest, en 1556, afin de récupérer une prise reprise par ses anciens propriétaires. Succès ou non, il

étend son réseau de connaissances aux ambassadeurs français en Angleterre et à ceux anglais en France. Il entre également très tôt dans la course lors de la courte guerre franco-anglaise de 1557-1558, croisant en mer de Manche.

Ses affaires en font un personnage important de Plymouth dont il devient *freeman* en 1556, entrant au Conseil municipal deux ans plus tard (son frère sera trois fois maire de la ville). La province ne lui suffit plus, il s'installe à Londres, dans la paroisse de St Dunstant-in-the-East. C'est là qu'il épouse Katherine, fille de Benjamin Gonson, trésorier de la *Navy Board*, en 1567 : d'où le fait de savoir si son fils unique, Richard, né vers 1560, est un enfant illégitime ou né d'une autre union sans doute catholique. Mais ce sont surtout les affaires des deux frères qui poussent John à gagner la capitale. Dans les années 1560, l'acquisition d'une fortune de 10 000 £ et le départ à la capitale ne l'empêchent pas de maintenir ses activités (ses bateaux notamment) à Plymouth. À l'époque, il réalise plusieurs voyages aux Canaries. Ce marchand est ainsi parfaitement renseigné sur les conditions de la traite négrière, en liaison avec Pedro de Ponte, très influent sur place.

William Hawkins, son père, était déjà allé sur les côtes de Guinée en 1530, ramenant du bois de teinture du Brésil. C'est le premier voyage de ce type pour les Anglais, en attendant une réussite financière, de quoi poursuivre les deux années suivantes. D'autres marchands l'avaient imité, bâtissant même un fort près de Bahia en 1542. Ses deux fils William et John suivent donc la trace paternelle, le financement étant complété par Gonson, le beau-père, Sir William Winter et deux marchands de la *City* Sir Lionel Ducket et Sir Thomas Lodge, tous mêlés au commerce de l'or africain. John Hawkins appareille de Plymouth en octobre 1562 avec trois petits bâtiments (260 tx et 100 hommes en tout). Une escale canarienne lui procure une certaine légitimité par rapport au traité de Medina del Campo de 1484, les Anglais étant autorisés à commercer avec l'archipel. Il s'empare ensuite de six bâtiments portugais, utilisant le plus gros pour charger les 300 Noirs capturés devant la Sierra Leone. Il se livre au commerce « au bout de la pique » à Hispañiola, évitant soigneusement la capitale Santo Domingo. Il troque sa marchandise humaine dans les petits ports de la côte nord – Isabella, Puerto de Plata et Monte Christi – contre des billets à tirer à Séville, de l'or, du gingembre, du sucre, des perles et surtout des cuirs. Un navire est armé sur place et expédié à Séville à son intermédiaire Hugh Tipton : malgré cette précaution, l'ensemble est confisqué comme contrebande et le négrier portugais connaît le même sort à Lisbonne. Avec ses propres navires, Hawkins atteint l'Angleterre en août 1563. Nonobstant la perte de ses deux bâtiments qu'il estime à 20 000 £, le bénéfice est suffisamment conséquent pour récidiver. Il a démesurément étiré les limites du traité de 1484 à l'Amérique, aussi essaie-t-il de convaincre ses interlocuteurs espagnols de l'utilité de sa présence aux Antilles pour combattre les huguenots en échange d'un accès au commerce colonial. L'exercice est d'autant plus difficile qu'Elizabeth s'intéresse à la colonie française de Charlesfort en Floride ce qui ne manque pas d'inquiéter Madrid.

Les protestations de l'ambassadeur d'Espagne sont ignorées. En 1564, se trouvent intéressés des marchands de la *City*, d'autres du West Country, le *Lord admiral* Clinton, le comte de Pembroke, Lord Robert Dudley comte de Leicester, l'ensemble sous l'œil de Sir Cecil. La reine prête son plus gros vaisseau, le *Jesus of Lübeck*, un très vieux vaisseau de 700 tx, acheté déjà aux Hanséates en 1545, qui devient vaisseau Amiral et appareille de Plymouth en octobre avec trois autres bâtiments appartenant à Hawkins (pour 220 tx). Francis Drake, cousin de John, est encore présent. Aux côtes de Sierra Leone, 400 esclaves sont embarqués, capturés ou achetés aux Portugais. Le *middle passage* intervient en janvier 1565. La flotte relâche à l'île de Margarita puis fait voile sur Borburata, au nord-ouest de Caracas. Il faut se débarrasser au plus vite des esclaves. Des arquebusiers et piquiers débarquent, de quoi prouver que les

autorités espagnoles ont plié sous la contrainte : les échanges durent un mois. Une cargaison de cuirs est chargée à Curassol. Après Caracas, Hawkins visite les pêcheries de perles du Rio de la Hache et de Rancheria où le député trésorier prie l'Anglais de bien vouloir menacer d'incendier les maisons, de quoi écouler 300 Noirs, du vin, de la farine, du biscuit et des toiles pour une valeur de 6 600 £ dont Hawkins espère pouvoir se servir pour acheter des cuirs à Hispañiola : toujours cette insistance à prouver sa bonne volonté. Au vrai, les courants poussent les Anglais à l'ouest de la Jamaïque et c'est par La Havane qu'ils atteignent le fort Caroline où les Français refusent d'être rapatriés. Hawkins gagne par Terre-Neuve la Cornouailles avec un retour sur investissement d'au moins 60 % pour les commanditaires, aux dires de De Silva, ambassadeur d'Espagne. L'expédition suivante est menée par l'un des capitaines de Hawkins, John Lovell, en 1566. Alors que Hawkins, aux Canaries, suit la messe sans problème, Lovell paraît plus fanatique et agit directement en pirate en Afrique avant de retrouver Jean Bontemps avec quatre navires à Borburata. Les dépenses sont à peine couvertes. Les affaires sont difficiles, Lovell regagne Plymouth avec une cinquantaine d'esclaves dans ses cales.

Les frères Hawkins préparent alors six vaisseaux dont le *Jésus de Lübeck* et le *Minion* de 300 tx (40 ans d'âge) et quatre leur appartenant (330 tx en tout) avec 400 hommes embarqués. Pour apaiser les Espagnols, l'objectif recherché serait de fonder un établissement en Afrique dans une zone inoccupée des Portugais. Au vu des marchandises embarquées, De Silva n'est pas dupe très longtemps. Le voyage commence le 2 octobre 1567, depuis Plymouth. L'accueil est hostile à Santa Cruz de Ténérife. Auprès du cap Blanc, l'escadre se renforce d'une caravelle portugaise, une autre est achetée, puis le flibustier français Paul Blondel rallie avec deux bâtiments. Trouver 500 esclaves ne se fait pas sans peine, la ville de Conga en Sierra Leone est razziée au prix de 17 morts. Cependant, les Anglais se comportent encore comme des marchands. C'est visible à la Margarita qui vient d'être dévastée par les Français, et à Borburata où suite à une prise d'otages préorganisée et d'une capitulation sous la contrainte, les échanges durent deux mois. La chose est moins simulée au Rio de la Hache, l'attaque est réelle même si le trésorier finit par accepter de payer la rançon sur le Trésor royal pour éviter l'incendie de l'église, tout en achetant pour son propre compte 80 esclaves. Après une escale à Santa Marta (juillet 1568), Hawkins ne réussit pas à écouler le restant de sa cargaison à Carthagène des Indes. Pressé par le temps, éloigné du détroit de Floride, il doit faire de l'eau et des vivres. Campêche ne permettant pas de réparer, l'île de San Juan de Ulua, au sud de la Veracruz, est plus propre à condition de faire vite, avant l'arrivée prochaine de la *flota* de Neuve-Espagne. Sans entrer dans les détails, Hawkins ne peut s'empêcher de s'emparer des forts mais est à son tour surpris par la flotte espagnole où se trouve le nouveau vice-roi, Don Martin Enriquez. La confrontation est terrible. Seul Francis Drake est indemne sur la *Judith*, le *Minion* avec Hawkins ne regagne la Cornouailles qu'après un périple mortel : il a fallu débarquer une centaine d'hommes dont quatre parviendront à regagner l'Angleterre, les autres sont faits prisonniers, tout comme ceux restés dans les forts de San Juan avant d'être jugés par l'Inquisition. À l'arrivée, il ne reste qu'une quinzaine de marins survivants. La reine est très en colère, bien que l'essentiel du butin soit sauvé. Elle profite de l'occasion pour ordonner la rétention de l'argent se trouvant à bord de navires espagnols et destiné au duc d'Albe. Il s'agit cette fois d'une attaque et non plus commerce d'un côté, répression espagnole de l'autre : le pas est franchi ! Hawkins allègue une perte de 25 000 £, réclame un droit de représailles, s'embarque probablement pour La Rochelle avant, en avril 1570, d'escorter un convoi à Hambourg où il presse l'ambassadeur de Philippe II de libérer les survivants de son expédition, incarcérés à Séville. Dès cette époque, germe un projet qu'il reprendra plus tard : armer et maintenir une

escadre de douze vaisseaux pour attendre la flotte de l'argent aux atterrages des Açores. Pour lors, le gouvernement britannique lui interdit de sortir. De même ne reçoit-il pas l'autorisation de lever un corps de volontaires pour aider les Provinces-Unies en 1572, alors que la reine oblige les Gueux de la mer à quitter les ports du Sud de l'Angleterre. Les frères Hawkins n'en demeurent pas moins très actifs dans plusieurs secteurs. La Rochelle reçoit leur soutien. Des armements sont financés à Londres et menés à Plymouth qui devient une base arrière pour la capitale huguenote, un « marché pour les corsaires ». Mais les frères organisent également des expéditions de commerce en Méditerranée, aux îles Ioniennes, à Civitavecchia. Enfin, John place 500 £ dans la *circumnavigation* de Drake, tout comme il avait investi dans les précédents voyages antillais : selon Andrews, tout comme les Fenner et les Winter, les Hawkins incarnent « l'élément agressif » qui s'oppose en Angleterre à la Compagnie d'Espagne où de nombreux marchands veulent croire encore au triomphe du commerce pacifique avec la péninsule Ibérique. Ils sont donc intéressés dans les opérations de course qui sont menées sous commission du prétendant Dom Antonio. Hawkins continue de naviguer, patrouillant devant l'Irlande au moment de la menace de débarquement de Thomas Stucley, en 1578.

L'année précédente, il avait succédé à son beau-père dans l'office de *treasurer of the Navy*, poste qu'il occupe jusqu'à sa mort. Hawkins contribue grandement à l'établissement de la *Navy* telle qu'elle apparaît au début du XVIIe siècle. Il introduit la double coque pour les destinations tropicales, et marque beaucoup d'intérêt pour les questions d'hygiène, préconisant de diminuer les équipages embarqués afin de gagner de la place, économiser les vivres et allonger la durée des campagnes. Il s'emploie aussi à protéger les arsenaux et les ports (Chatham, Douvres). La guerre, qui débute en 1585, lui permet de dévoiler la stratégie maritime de l'Angleterre telle qu'il l'imagine : une escadre aux Açores, une autre le long des côtes espagnoles, la destruction des flottes de terre-neuviers basques et le pillage des Antilles espagnoles. Bridé dans ses ambitions, la croisière qu'il mène à la hauteur des côtes ibériques n'apporte que quatre maigres prises en 1586. L'important est de mettre en parallèle cette campagne où Hawkins tient la mer trois mois durant devant l'ennemi, avec la vaste offensive menée par Drake contre les Indes occidentales : dans les deux cas, l'échec est patent sur le plan militaro-financier mais le succès est politique. La guerre ralentit également les armements en course des Hawkins, sans les stopper complètement : le galion le *Dainty* est bâti pour le compte du trésorier du *Navy Board* qui, de par le rôle important qu'il joue lors de la prise de la *Madre de Dios* en 1592, rapporte à son propriétaire 2 400 £.

En décembre 1587, Hawkins est capable d'aligner 25 vaisseaux de 100 tx ou plus. On sait à quel point la qualité du matériel, notamment de l'artillerie, a fait la différence lors de la rencontre avec la *Gran armada*, durant laquelle Hawkins, comme contre-Amiral puis vice-Amiral, commande le *Victory* de 800 tx, 42 canons et 430 hommes. Le marchand de Plymouth est fait chevalier de la main du *lord admiral Howard of Effingham* à bord de l'*Ark Royal*. En 1590, Sir John commande une escadre de sept galions tout comme Sir Martin Frobisher qui fait voile vers les Açores avec six galions. C'est encore un échec, même si le *Dainty*, lui appartenant, réalise une prise de valeur. Hawkins a été maintenu en Angleterre trop longtemps, des frégates espagnoles ont ainsi porté le métal précieux américain à bon port. Le fait de relever aux Açores l'escadre de Frobisher, permet à une flotte espagnole d'appareiller et de s'emparer du Blavet (Port-Louis) dans le Morbihan.

En 1595, Drake retrouve Hawkins pour une grande expédition contre l'Amérique espagnole, mais cette fois, le commandement suprême est partagé à égalité. Une erreur sans doute face à deux forts caractères. Hawkins reçoit cet honneur du vœu même de la reine qui entend contrebalancer le tempérament fougueux de Drake par celui d'un homme qui prépare soigneusement ses actions. Hawkins

monte le *Garland*, vaisseau récent de 660 tx, 45 canons et 300 hommes. À la tête d'une flotte de vingt-sept vaisseaux et de 2600 hommes, les deux commandants partent à l'assaut de Panama, seule proie ayant échappé à leurs griffes. Mais à la dernière minute, les Anglais apprennent la présence à Puerto Rico d'un galion mal en point chargé de 2,5 millions de ducats (760000 £). En revanche, ils ne sont pas au courant de l'envoi de l'Espagne de cinq frégates (Pedro Tello) pour récupérer ce trésor. Comme d'habitude, d'âpres querelles opposent les deux hommes. Embarqués sur des vaisseaux différents, la concertation régulière est plus difficile, sujette à l'incompréhension. Drake exige l'attaque préliminaire de Las Palmas aux Canaries, en vain. Alors que la flotte anglaise mouille en Guadeloupe, Pedro Tello apprend sa présence et son objectif. San Juan a le temps de préparer sa défense tandis que sur la route, Hawkins tombe gravement malade. Il meurt à son arrivée à San Juan de la dysenterie, son corps est rendu à la mer devant la cité. Hawkins avait perdu son épouse en 1591 et s'était remarié avec Margaret, fille de Charles Vaughan, sans avoir d'enfant. Ne lui reste que son fils unique Richard, prisonnier des Espagnols.

Philippe Hrodej

☛ BONTEMPS, *BREST*, CHARLESFORT, DRAKE, *FORT CAROLINE*, FROBISHER, *GUADELOUPE*, *LA ROCHELLE*, *LISBONNE*, *LONDRES*, *SÉVILLE*, *SOUTH WEST COUNTRY*

HAWKINS SIR RICHARD
(v. 1560, Plymouth-1622)

Richard Hawkins est le fils unique de Sir John et, *a priori*, de sa première épouse Katherine Gonson (morte en 1591), fille de Benjamin Gonson, trésorier de la marine. S'il semble n'avoir jamais fréquenté l'université ou une école de droit, ses connaissances, notamment en latin, sont dignes d'attention et montrent que même s'il embarque jeune, son éducation n'a pas été négligée. Son premier voyage a lieu en 1582 à destination des Antilles. Il est alors sous le commandement de son oncle, William Hawkins. En 1585, l'année de la déclaration de la guerre à l'Espagne, il commande la petite galiote *Duck* de 20 tx lors du raid aux Indes occidentales de son parent Francis Drake. Il est encore bien jeune lorsqu'il reçoit le commandement du *Swallow* de 360 tx en 1588, engagé cette fois contre la *Gran armada*. Il est rattaché à l'escadre de son père et se comporte honorablement durant les rencontres contre les vaisseaux ibériques. Il fait tout pour se distinguer d'un père qu'il admire. Pourtant, il le suit sur les côtes portugaises en 1590, dirigeant le *Crane* puis aux Açores, comme vice-Amiral à bord d'un vaisseau de la *Navy*, le *Nonpareil*. Avant de sortir de l'ombre paternelle, il épouse en 1591 Judith Hele (décédée en 1629), issue d'une famille marchande du West Country : une fille naît l'année suivante. Dans ses *Observations*, écrites l'année de sa mort, Richard prétend avoir voulu réaliser une circumnavigation avec pour objectif la découverte de nouvelles terres. Il semble que le but principal soit avant tout le pillage des possessions espagnoles. En juin 1593, il appareille de Plymouth à bord de la *Dainty*, galion que son père a fait construire, de conserve avec une pinasse chargée de vivres, le *Fly*. Thomas Middleton contribue à hauteur de 200 £ dans l'opération. La première traversée est rendue difficile par les tempêtes et le scorbut malgré le soin apporté par Richard dans les préparatifs, il a notamment fait embarquer un appareil à distiller l'eau de mer. Début novembre, il atteint Santa Anna au nord du cap Frio : l'île est pillée et saccagée. Peu après, la pinasse qui l'accompagne lui fait faux bond, son équipage reprenant la route de l'Angleterre. En février 1594, Hawkins reconnaît l'archipel des Falkland (Malouines), qu'il nomme Maidenland en l'honneur d'Elizabeth. Il entre peu après dans le détroit de Magellan et, début avril, se ravitaille à l'île de Mocha. De là, il va piller Valparaiso. Le 19 juin, la *Dainty* est capturée à la hauteur de San Mateo par deux grands galions espagnols, lancés à sa recherche. Le navire britannique est peu doté en artillerie, ne portant que 75 hommes. Après

trois jours de face à face, le capitaine est gravement blessé, la coque très endommagée, toute résistance est inutile, d'autant plus que le commandant espagnol Beltran de Castro s'engage à épargner ses prisonniers. Il apparaît cependant difficile d'imaginer qu'il ait aussi promis de les libérer. L'Inquisition s'empare logiquement des marins « luthériens », menés à Lima. Hawkins est transféré à Séville en 1597. Il tente de s'évader. Ses conditions de détentions se durcissent, il est incarcéré à Madrid. Son père est mort en 1596, laissant 3 000 £ pour une éventuelle rançon que sa seconde épouse ne semble pas désireuse de verser. Après avoir écrit à la reine de nombreuses fois, Richard Hawkins s'en remet à Sir Robert Cecil qui se préoccupe de son sort. Richard est relâché en 1602 après huit années de prison. Il retourne alors à Plymouth où il entend rattraper le temps perdu : *mayor* de la cité en 1603-1604, il est fait chevalier en 1603 par Jacques I[er] et siège aux Communes en 1604 avant d'être appointé vice-Amiral du Devon. Il s'associe encore à Thomas Middleton pour l'envoi du *Vineyard* aux Antilles. Son dynamisme n'a d'égal que sa haine des Espagnols. Lors des négociations de paix qu'il rejette, il réclame une compensation au nom de son père pour les événements de San Juan de Ulúa en 1567. Il demande aussi à être dédommagé de ses pertes : mais le temps n'est plus aux lettres de représailles. Alors sa fonction de vice-Amiral peut lui permettre de compenser son pseudo-préjudice. Il s'accorde avec la piraterie locale, s'occupant de faire taire la justice, prélevant une part du butin liquidé en toute légalité contre des décharges qu'il accorde généreusement et vénalement. Les navires espagnols ne sont pas les seules proies. En 1605, l'ambassadeur de Venise porte plainte, des marchandises lui appartenant ont été enlevées en même temps que le navire toulonnais qui les transportait pour finir par tomber en possession du vice-Amiral. Les relations de ce dernier avec la municipalité se détériorant, sa situation s'aggrave auprès du Conseil privé. Ces diverses plaintes obligent le lord admiral, le duc de Nottingham, à envoyer son secrétaire enquêter à Plymouth. Brièvement emprisonné, Hawkins est suspendu de ses fonctions jusqu'en avril 1607 mais, après 1610, cellesci ne sont plus reconduites. L'*EIC* pense alors à lui pour une expédition en Asie par le Pacifique. Il est possible que les Espagnols se soient mis en travers de ce projet. Tout en restant très actif pour faire prospérer la fortune familiale, il se retire dans son manoir de Slapton. En octobre 1620, il est vice-Amiral dans l'escadre de Sir Robert Mansell, partie combattre les Algériens avec six vaisseaux et douze marchands armés, en réaction au raid mené par les Barbaresques à Terre-Neuve. Il commande le *Vanguard.* (600 tx, 40 canons et 250 hommes). S'il s'est assagi avec l'âge, la campagne ne manque pas d'être harassante (décembre 1620-juillet 1601) et surtout très inutile (une seule prise). Il regagne l'Angleterre très malade et meurt subitement, dans la chambre du Conseil, le 16 avril 1622. Il laisse trois filles et deux garçons, John plutôt malheureux en mer, et Richard qui gère les biens familiaux dans le Sud du Devon.

Philippe Hrodej

☛ BARBARESQUES, DRAKE, HAWKINS SIR JOHN, MIDDLETON, *SÉVILLE*

HAWLEY JOHN (v. 1340-1408)

L'histoire de la piraterie qui émerge de Dartmouth à la fin du Moyen-Âge semble liée à l'affairisme et à l'ingéniosité de la famille Hawley. Chaucer se servit vraisemblablement d'un Hawley afin de dépeindre le portrait des marins de Dartmouth dans le prologue des *Contes de Canterbury:* « le teint hâlé », la dague ceinte par le cou sous l'aisselle, « joyeux », « sans scrupules », « la barbe secouée par la tempête », naviguant de « Fisterra à Gotland » et transportant le vin de Bordeaux sur son navire, *La Madeleine.* Le plus connu est John Hawley qui cumule les charges municipales, étant maire à plusieurs reprises et marchand prospère du lieu. Il doit être distingué de son fils, lui aussi prénommé John, qui reprendra son activité et ses charges. L'un comme l'autre sont connus pour les nom-

breux procès qui leur ont été intentés pour prises illégales.

John Hawley est armateur et capitaine, sans que l'on puisse toujours distinguer les deux activités. Les archives mentionnent son existence dans la décennie 1380, tant dans le commerce du vin que dans la course. S'il obtient une licence en 1379 pour ses entreprises, il se distingue également dans la piraterie au large des côtes de Galice, de Biscaye, de France et de Flandres. L'attaque des navires neutres lui vaut de nombreux procès dont le plus exemplaire est celui intenté par Jean de Roches, pourtant son associé en Bretagne. Un trop grand nombre de plaintes inquiète la Cour mais un haut fait d'armes vient protéger John Hawley. En effet, en 1403, Tanguy du Chastel mène un assaut de représailles contre Plymouth. Dès lors, les marins du Sud de l'Angleterre sont autorisés à livrer la guerre aux navires bretons. L'année suivante, le capitaine breton tente de réitérer l'exploit à Dartmouth mais John Hawley organise la défense sur la côte de Blackpool Sands et défait lourdement l'ennemi. Cette victoire assure sa renommée mais n'empêche pas de nouveaux procès et une détention à la Tour de Londres, pour prises illégales.

John Hawley est le prototype de ces marchands et armateurs du Sud de l'Angleterre touchés de plein fouet par le conflit franco-anglais. Victime de la course, il se serait renfloué grâce à celle-ci, en poursuivant les navires marchands adverses. L'état de guerre et le besoin de se dédommager pour se maintenir expliquent une forme d'anomie rendant course et piraterie résolument indistinctes.

Pierre Prétou

☛ Bordeaux, Londres

Hébert Jean-Baptiste (v. 1745, Piziguid [Acadie]-1786, Golfe de Guinée)

Il ne doit pas être confondu avec l'officier auxiliaire né à Dieppe en 1741, volontaire en 1757, qui quitte le service le 2 juin 1783.

Fils de Joseph et de Madeleine (ou Marguerite) Trahan, Jean-Baptiste est déporté en Virginie à l'âge de 10 ans puis à Liverpool, pendant la guerre de Sept Ans, où il passe sept années. Il arrive à Morlaix à 17 ans, en 1763, avec sa mère, veuve, son frère et ses quatre sœurs. Il aurait été recensé à Belle-Île-en-Mer en 1765, mais absent lors de l'attribution des terres aux Acadiens et sa mère décédant en novembre, il ne peut en bénéficier. En mai 1766, il rejoint le pays de Retz. En 1769, il épouse, à Paimbœuf, Marie-Élizabeth Billard dont il a un fils, Jean-Baptiste, né en 1771 et une fille morte à trois ans. Il pourrait avoir été second maître sur le *Jean-Baptiste* allant en Guinée (janvier 1769-juin 1770), puis sur la *Dauphine* à destination de Saint-Louis (octobre 1770-1771). Promu ensuite maître d'équipage sur les *Gémeaux* allant à la Guadeloupe (octobre 1771-septembre 1772), second maître d'équipage sur l'*Iroquois* destiné à Saint-Marc (novembre 1772-juillet 1773) et maître d'équipage sur la corvette l'*Orage* allant en Guinée (septembre 1773), il est donné déserteur à Quisy, sans plus de précision, en 1775. Sa carrière est certaine à partir de 1776 où il est second capitaine sur la *Seine*, armée au Havre. De retour à Morlaix en 1780, il prend le commandement du cutter l'*Épervier*, armé à Saint-Malo par la veuve Mathurin Cornic et Mathurin fils. Cette unité de 30 tx porte d'abord 4 canons et 8 pierriers, puis seulement 2 canons, 2 obusiers et 2 pierriers. En une seule course de deux croisières débutées le 27 août 1781, il prend six navires et fait deux rançons pour 208 000 l-t et reprend l'*Harmonie* hollandaise. S'il a rusé par deux fois avec un vaisseau britannique de 74 canons, ses combats sont bien réels. Le vaisseau britannique, stationnaire pour protéger le commerce, le chasse. Ne voyant comment lui échapper Hébert diminue de voiles et l'attend. Il profite alors de son corsaire construit à l'imitation d'un caboteur, cache l'équipage et masque ses canons, répond en anglais aux questions et prie l'ennemi de l'escorter. Ce subterfuge ne dure que le temps de s'échapper ! Néanmoins, le 28 octobre, il se retrouve sous la volée du même

vaisseau qui l'escorte dans une flotte de quatre-vingt-trois voiles. Mais quatre marchands armés s'aperçoivent qu'Hébert a ordonné à un brick de le suivre, court sur eux. Il peut prendre le brick le *Héros* de 150 tx, puis le *Hardi*, de 50 tx. Le 7 décembre 1780, il est poursuivi par la *Civilité* qu'il prend pour un corsaire. Pour s'enfuir, il se débarrasse de 2 canons et de ses boulets. Du 27 août au 7 janvier 1781, il fait sept prises et impose une rançon de 800 l-t. Peu après, il s'empare à l'abordage d'un corsaire anglais, l'*Elizabeth* (160 tx). Il est capturé le 7 janvier 1781, mais son échange s'effectue rapidement. Il reçoit « pour sa conduite dans sa croisière intelligente sur le corsaire l'*Épervier* où il a montré l'adresse d'un capitaine et le courage d'un soldat » la satisfaction du Ministre, une épée d'honneur et quelques éloges dans la *Gazette de France*. Veuf, Hébert se remarie à 36 ans, à Morlaix, en février 1781, avec Marie-Gabrielle Bernardine Ninon, fille d'un capitaine de navire. En mars 1781, il commande le *Canadien* (lougre de six canons de 3 livres et 12 pierriers, armement Cornic) pour trois nouvelles prises (*Mary-Doncarwen*, *Constant Friend*, *Eagle*). Il « rapporte qu'il fut chargé le 22 mars, au Ferrol, par l'officier commandant le vaisseau du Roi la *Dédaigneuse* d'une mission de confiance auprès des divers bâtiments de l'escadre » (6 avril 1781). Il prend enfin le commandement du *Marquis de Castries* (janvier 1782), importante unité de 20 canons, armée à Morlaix par Torris et Wante de Dunkerque, pour un bilan cette fois décevant d'une course qui prend fin en décembre. Il meurt, à la mer, sur les côtes du golfe de Guinée, en 1786.

Olivier Corre

☛ Cornic, *Guadeloupe*, *Morlaix*, Torris

Hein Piet (15 novembre 1577, Delfstaven-18 juin 1629, Cap Gris-Nez)

Piet Hendriks Hein est le fils de Neeltgen Claesdochter et de Pieter Corneliszoon Heyn. La famille hollandaise, sans doute originaire de la région de Schiedam, aurait migré vers Delft au XVe siècle. Le père, mort en 1624, a été patron d'un navire, marchand mais aussi escorteur de la flotte de harengs. Piet Hein est l'aîné de la fratrie. Ses trois autres frères seront soit marchands soit au service de la *VOC*. Peu de choses sur ses débuts sont connues, exceptée une bonne éducation. Il navigue tôt, avec son père sans doute. Des premiers voyages dangereux : prisonnier des Espagnols vers 1596, il aurait été utilisé comme galérien dans l'escadre de Spinola basée à Sluis avant d'embarquer pour Punta de Araya, au Venezuela, en 1603. Il reste en prison à La Havane jusqu'en 1607. À cette date, il est aux Pays-Bas, mais s'engage rapidement, au sein de la *VOC* sur la flotte dirigée par Pieter Willemszoon Verhoeff. Il exerce tour à tour les fonctions de commis marchand, de patron de navire et de capitaine de quelques soldats. Durant les quatre années et demi que dure son voyage, il participe aux nombreuses opérations visant au contrôle de l'archipel Indonésien par les Hollandais. Peu après son retour, il s'installe à Rotterdam où il épouse, le 23 septembre 1612, Anneke Claesdochter, née en 1565, veuve d'un confrère, Jan Corneliszoon de With. À partir de Rotterdam, Piet Hein entreprend plusieurs voyages comme capitaine de navire marchand à destination de la péninsule Ibérique et de la Méditerranée. En 1618, son navire est arrêté par les Vénitiens qui le contraignent de force à servir durant dix-huit mois contre l'archiduc d'Autriche. En 1622, Hein apparaît comme un notable, d'ailleurs il devient cette année-là échevin de sa ville.

En 1621, la guerre entre les Provinces-Unies et l'Espagne reprend. Est alors créée une Compagnie des Indes occidentales (*WIC*) qui entend s'emparer ou du moins perturber le commerce colonial ibérique sur les côtes africaines mais aussi américaines. Plusieurs flottes sont armées. Piet Hein est choisi comme vice-Amiral (novembre 1623), du fait probablement de certaines accointances avec le conseil d'administration, sur la flotte de Jacob Willekens, de vingt-deux navires. L'objectif est de s'emparer de

Sao Salvador et de Luanda. Le premier objectif est atteint le 10 mai : des milliers de caisses de sucre et plusieurs marchands sont capturées. En août, Piet Hein se voit confier un détachement de trois navires, deux yachts et deux sloops avec seulement 280 hommes et 146 soldats en vue de s'emparer de Luanda qu'on pense sans fortifications. Mais, les Portugais, menacés, ont réagi entourant la ville de retranchements et de batteries garnis de troupes. Hein doit se retirer. Il tente sans grand succès de prendre d'autres comptoirs portugais et d'établir des relations avec des princes africains. Il échoue de même, en mars 1625, devant la ville d'Espirito Santo au Brésil, cette fois avec de lourdes pertes. Don Fadrique de Toledo ayant repris Sao Salvador, il s'en retourne en métropole (juillet). La flotte de Boudewijn Hendrickson, partie depuis cinq mois pour Sao Salvador est arrivée après la capitulation. Elle est remontée aux Antilles. Les *Heeren XIX*, les administrateurs de la *WIC*, décident de la renforcer pour attaquer la flotte de l'or. Piet Hein est nommé Amiral et lieutenant-général de cette flotte de neuf navires avec cinq yachts, portant 1675 soldats et marins (mars 1626). Ce n'est qu'au cours de la seconde moitié du mois de mai que cette flotte quitte les Provinces Unies. Une nouvelle fois Hein se trouve avec des forces insuffisantes. Hendrickson, mort en mer, son escadre s'en retourne aux Pays-Bas. Il faut laisser les galions espagnols, croisés au large de la Floride. Néanmoins, des informations précieuses sont recueillies et s'avéreront déterminantes. Hein dirige son escadre vers Bahia qu'il attaque dans la nuit du 2 au 3 mars 1627. Deux navires hollandais sont perdus mais une dizaine de navires portugais sont pris et plusieurs autres détruits. À Rio de Janeiro, les Portugais ont mis leurs navires en sûreté dans des criques. L'Amiral monte une opération amphibie grâce à ses *sloops* et ses yachts: trois navires sont capturés, les pertes sont minimes. Bien que renforcé par la flottille de Joost Banckert, Hein donne l'ordre de retour (octobre). Cette campagne est un succès mais les pertes humaines sont énormes (près de 50 %), imputables essentiellement à la maladie. Le butin, inconnu, de cette expédition permet néanmoins à la *WIC* de lancer de nouveaux armements.

Ainsi en janvier 1628, ce sont deux flottes de douze navires chacune qui partent. La première gagne le Brésil, la seconde les Antilles. Une troisième flotte forte de 31 navires avec 3 800 hommes est confiée à Piet Hein (13 avril 1628). L'alarme est donnée dans l'Amérique espagnole. Hein vise l'une des flottes annuelles de galions, ce que ne savent pas les Espagnols. Il croise entre le cap Saint-Antoine et La Havane entre août et septembre, période des ouragans. Le 8 septembre, la flotte de la Nouvelle-Espagne, dirigée par l'Amiral Juan de Benavidez, entre dans le détroit de Floride. Hein capture sans trop de difficulté neuf navires marchands, les autres se réfugient dans la baie de Matanzas croyant être en sûreté. Dans la nuit du 8 au 9, la flotte hollandaise pénètre à son tour dans la baie et capture les rescapés. Il faudra huit jours pour transborder les trésors. Sur la route de retour, la tempête endommage plusieurs navires. À l'approche des côtes hollandaises, la menace dunkerquoise est forte et des combats sont engagés avec des flottilles corsaires. Pourtant, au début du mois de janvier 1629, Hein arrive avec les dernières unités. Le butin est estimé à 11,5 millions de florins, sans tenir compte des pillages et détournements commis par les marins et les officiers. Seuls 150 marins, soit 4 % des effectifs, sont décédés: un taux de mortalité extrêmement faible. En revanche, la *WIC* ne rééditera plus jamais cet exploit, malgré trois tentatives. Les conséquences économiques ont des répercussions sur la scène européenne. Plusieurs officiers espagnols sont jugés et lourdement condamnés. Benavidez attendra cinq ans avant d'être décapité, en 1634. Si les actionnaires perçoivent de gros dividendes, les marins et les officiers s'estiment lésés. Hein renégocie avec la Compagnie ses conditions d'emploi sans parvenir à un accord. Frédéric Henri de Nassau le fait alors nommer lieutenant Amiral dans l'amirauté de Hollande (26 mars 1629). En mai, à la tête de six navires, Hein rejoint les

forces de blocus devant Dunkerque. Le 18 juin, une escadre dunkerquoise, sortie d'Ostende, est découverte près du cap Gris-Nez. Dans le combat qui l'oppose à l'Amiral adverse, Hein est mortellement blessé par une balle de 8 livres. Le capitaine du navire, Marteen Tromp, tait cette perte afin d'éviter que l'équipage ne s'affole ni se démotive. Trois navires ennemis sont capturés. La mort de Piet Hein est un événement national. Il recevra les honneurs du pays. Il est, aujourd'hui encore, l'un des plus populaires personnages de l'histoire néerlandaise.

Roberto Barazzutti

☛ BANCKERT, *DUNKERQUE*, *OSTENDE*, TROMP, *VOC*, *WIC*, WILLEKENS, WITH

HENDRIKSZ BOUDEWIJN (?-1626)

Boudewijn Hendriksz a été maire de la ville d'Edam et fait partie des actionnaires propriétaires de la *WIC* dans la chambre de Noorderkwartier. Apprenant le succès de Willekens et de Hein, les *Heeren XIX* de la Compagnie des Indes occidentales hollandaise (*WIC*) décident de passer à la seconde phase de leur plan. Celle-ci consiste à renforcer leurs positions au Brésil et donc de Sao Salvador, mais aussi d'attaquer d'autres cibles espagnoles des deux côtés de l'Atlantique. Une première flotte de vingt-cinq bateaux et de 2700 hommes sous la direction de Jan Dirksz Lam est en cours d'armement. À la nouvelle que les Espagnols arment une flotte gigantesque pour reprendre les établissements brésiliens, le directoire de la Compagnie prévoit d'armer une seconde flotte de seize vaisseaux et 2000 hommes sous les ordres d'Andries Veron, un ancien corsaire. Ainsi le 26 janvier 1621, le navire *Nostra Seignora del Candelaria* est vendu à Middlebourg. Le 16 juillet 1624 débute par ailleurs la vente du navire espagnol *Nostra Seignora de Boa* que Veron a capturé en compagnie de Willem Codde d'Enkhuizen et de Jacob Leijnssen Bolle de Vlissingen.

Les *Heeren XIX* choisissent de confier le commandement combiné des flottes à Boudewijn Hendriks, Hendricksz ou Hendrickszoon. Selon De Laet, l'historien de la compagnie, c'est en tout neuf yachts et trente-deux vaisseaux qui sont armés. Boudewijn est le seul à connaître le plan prévu par les *Heeren XIX*: après avoir renforcé Sao Salvador, une escadre doit être envoyée en Afrique pour s'emparer des postes de traite et une seconde est destinée à œuvrer dans les Antilles.

Le mauvais temps hivernal empêche la flotte de partir rapidement. Elle quitte le pays en mars 1625. Lorsqu'elle arrive devant la cité brésilienne, celle-ci a été reprise par la flotte espagnole de Don Fadrique de Tolede et Osorio. Hendriksz dispose de tente-quatre navires de toutes sortes. Il réalise qu'il ne peut reprendre la ville et décide d'entamer la seconde partie du plan prévu par les *Heeren XIX*. Il envoie un détachement sous Andries Veron renforcer la flotte de l'Amiral Jan Dircksz Lam chargé d'attaquer Sao Jorge da Mina en Afrique. Hendriks garde avec lui dix-huit navires soit près de 2000 hommes et fait voile, en août, vers les Caraïbes. Le yacht *Vos* est renvoyé au pays pour informer les directeurs de la compagnie de la perte de Bahia. Sur sa route, ce navire aura la chance de capturer trois caraques portugaises richement chargées.

Au large des côtes vénézuéliennes, un ouragan provoque la perte de trois bâtiments. Hendricks choisit comme cible San Juan de Porto-Rico. Malheureusement, le gouverneur Juan de Haro est au courant de sa présence et de ses intentions. Il profite du temps perdu par Hendricks pour renforcer l'armement de la ville et du fort El Morro notamment. Hendricks arrive le 24 septembre devant l'île espagnole. Devant le refus de se rendre, il attaque le lendemain. Il capture la ville qui avait été évacuée mais le fort lui oppose une résistance inattendue. Le 21 octobre, Hendriks décide de quitter la ville et pour ce faire il ordonne qu'elle soit brûlée. Les Espagnols empêchent que le feu ne s'empare de toute la ville et défont l'arrière-garde d'Hendriksz. Celui-ci a perdu au cours du mois environ 400 hommes et un navire. Il renouvelle

une attaque contre une autre ville portoricaine, Aguada, mais il est de nouveau défait. Entretemps, il a adressé des courriers aux directeurs de la compagnie et aux États Généraux. Le 24 janvier 1626, ceux-ci décident d'envoyer des renforts pour prendre possession de Porto Rico, n'ayant pas connaissance alors de l'échec d'Hendriksz. Ce n'est qu'au début du mois de mars 1626 que l'information leur parvient.

Après son échec, Hendriksz rôde un certain temps dans les eaux entourant Porto Rico et Cuba. En février, il fait une descente à l'île Margarita où il prend et rase un fort espagnol sans attaquer la capitale Asunción. Puis, dirigeant sa course vers la petite île de Cubagua, il tente un raid, tout aussi infructueux, contre Punta de Araya. À la fin avril, après s'être ravitaillé à l'île Bonaire, il divise sa flotte et envoie ses vaisseaux, en groupe de deux ou trois, croiser vers Porto Rico et Hispañiola, où ses capitaines rencontrent leur compatriote, le capitaine Hendrick Jacobszoon Lucifer, qui vient de ravitailler la colonie néerlandaise en Guyane. Hendricksz rassemble ensuite toute sa flotte et mouille, à la mi-juin, dans la baie de Cabañas, à Cuba, dans l'espoir de surprendre la flotte de la Nouvelle-Espagne. Durant plus d'un mois, il croise en vain devant les ports cubains. Au cours de ce voyage, il meurt subitement et son successeur, le flamand Adriaen Clasz, est incapable de maintenir parmi les équipages la discipline nécessaire au succès d'une pareille entreprise. La flotte s'en retourne. Au cours de cette croisière, vingt-quatre navires ont été pris. Piet Hein devait rejoindre cette flotte avec des renforts mais, parti en mai 1626, il n'a pu la croiser.

L'escadre de douze bâtiments dirigée par Andries Veron s'est séparée d'Hendriksz le 4 août 1625. Le 26 août 1625, il arrive au large du Sierra Leone ou il retrouve Jan Dirksz Lam avec trois navires présents depuis deux mois. Cet Amiral hollandais avait servi auparavant la *VOC* depuis 1606. Par le passé, il ravit en 1609 l'île de Bacan, au sud de Ternate, aux Portugais, puis en 1616, c'est une autre île qui fut prise. L'année suivante il combattit une flotte espagnole forte de sept navires avec 223 canons et 2 300 hommes à Playa Honda non loin de Manille. De 1619 à 1621, Jan Dircks Lam fut gouverneur des Moluques.

L'Amiral était parti le dernier des Provinces-Unies avec les retardataires en raison du mauvais temps. Lorsqu'il arrive au Cap Vert vers la mi-mai 1625, il apprend que Veron et Boudewijn sont déjà passés un mois avant. Durant trois mois, il est contraint de rester dans les parages afin de se réapprovisionner, caréner et réparer ses navires. À la fin du mois d'août, il est donc rejoint par Andries Veron. D'autres renforts sont amenés par Arent Jacobsen van Amersfoort notamment des alliés africains. À cette époque, les Hollandais disposent de quelques comptoirs pour pouvoir pratiquer la traite. Le 25 octobre, la flotte hollandaise, forte de quinze navires portant environ 336 canons, plus de 1 700 hommes et quelque 158 Noirs fournis par des potentats locaux, se présente devant El-Mina. Le gouverneur portugais Dom Francisco Soutomayor, prévenu, a renforcé ses troupes avec des auxiliaires noirs à qui il promet une prime pour chaque tête. À peine débarqués, les Hollandais sont attaqués par surprise. La panique s'empare des troupes : 441 hommes sont tués, encore heureux que les Africains aient perdu du temps, attirés qu'ils étaient par les tenues et costumes hollandais, demandant à chacun de se déshabiller avant de le décapiter. Andries Veron est tué durant le combat. Une seconde tentative de prise de la ville échoue de nouveau au début du mois de novembre 1625. Cette flotte arrive aux Pays-Bas le 20 juin 1626 sans la moindre réussite. El Mina subit d'autres attaques avant d'être prise par Cornelis Jol. Quand à Lam, en dehors d'avoir servi en 1628 comme Amiral d'une flotte de la *VOC*, on ne connaît plus rien de lui.

Roberto Barazzutti

☛ HEIN, LUCIFER, JACOBSEN, JOL, *MIDDLEBOURG*, *VLISSINGEN*, *VOC*, *WIC*, WILLEKENS

HENRI DE NAVARRE (1553-1610)

Fils de Jeanne d'Albret et d'Antoine de Bourbon, Henri de Navarre, hérite en 1562, à la mort de son père, de la charge d'Amiral de Guyenne qu'il conserve jusqu'au 17 décembre 1589, année de son accession au trône de France sous le nom d'Henri IV. Chef des armées huguenotes, Henri de Navarre a très vite compris l'intérêt de la guerre de course pour défendre et promouvoir la «Cause commune et générale». C'est vraisemblablement à La Rochelle, au tout début de la troisième guerre de religion (été 1568) que Gaspard de Coligny lui en a présenté tous les avantages sur les plans politique, militaire et financier. L'Amiral de France, qui s'occupe de sa formation militaire, l'initie également à la géostratégie navale et l'encourage à développer une flotte nombreuse, en organisant une escadre – l'«armée navale» des Princes –, et d'autre part sur la course privée traditionnelle: le jeune Henri est alors âgé de 15 ans et ne bénéficie à ce moment-là d'aucune connaissance du monde maritime. Il est séduit par les récits que lui font les corsaires de leur périple en mer et participe généralement aux rencontres qui réunissent, de temps à autre, les principaux capitaines de mer et Coligny. Mais c'est avant tout ce dernier qui fixe, à ce moment-là, les grandes lignes de la politique maritime du parti huguenot et qui coordonne les opérations d'envergure, Henri se contentant alors de valider officiellement les orientations, à l'instar de sa mère, la reine de Navarre.

C'est toutefois son nom qui apparaît, avec celui de Jeanne d'Albret, sur les «congés» (lettres de course) délivrés aux marins huguenots, par les autorités protestantes, pour «courir sus à l'ennemi» – les catholiques de toutes origines –, au nom de la «Cause commune et générale». Et c'est auprès de lui que les capitaines anglais viennent également chercher leur lettre de course, destinée à légitimer leurs attaques contre les navires espagnols. En qualité d'Amiral de Guyenne, il prélève sur chacune des prises un «dixième de l'Amiral», qu'il utilise pour soutenir l'effort de guerre, mais non sans prendre conseil auprès de Coligny. C'est d'ailleurs sur la recommandation de ce dernier qu'il confie officiellement, en juillet 1569, le commandement de la flotte huguenote à Jacques de Sores, à qui il confère la charge de vice-Amiral: il lui ordonne alors d'«établi[r] un bon, seur et libre trafficq entre les subjetz du Roy qui font profession de la relligion Reformée, et les voisins, amis et confédérés favorisans ceste cause», tout en lui demandant de répondre aux autres objectifs offensifs et défensifs liés à la course. Les alliances qui unissent le parti huguenot à l'Angleterre et à la famille d'Orange-Nassau trouvent leur concrétisation dans l'accueil de navires anglais («chiens de mer») et hollando-zélandais («Gueux de la mer») à La Rochelle, Henri de Navarre leur apportant parfois un soutien logistique.

Forcé d'abjurer après la sanglante Saint-Barthélemy (1572), avant d'être retenu par d'autres obligations dès son retour au protestantisme, il se retire un temps de la scène maritime, laissant à Condé et à la ville de La Rochelle le soin de continuer la lutte contre les «papistes» sur les mers. Lors des sixième et septième guerres de Religion, il doit toutefois faire face à la fronde des élites rochelaises, les uns voulant l'arrêt de la guerre maritime, pour protéger leurs intérêts commerciaux, les autres exigeant que La Rochelle puisse définir et mener sa politique maritime en toute indépendance. S'il continue alors à encourager la guerre de course depuis ses camps successifs – y compris en période de trêve, pour continuer à en retirer de l'argent au détriment des sujets de Philippe II –, c'est à partir de 1585 (huitième et dernière guerre de religion) qu'il essaie de reprendre la main, en s'imposant comme chef suprême de la flotte corsaire. Il revient d'ailleurs à La Rochelle au printemps 1586 et reprend d'emblée la politique maritime qu'avait menée en son temps Gaspard de Coligny. Il multiplie l'octroi de lettres de course, en faisant appel à des particuliers (capitaines et armateurs). Il leur offre sa protection et les oblige, par la même occasion, à reconnaître son autorité et sa légitimité politique et militaire. En

légalisant leurs actions contre l'ennemi (catholiques de la Ligue et Espagnols), il dynamise leur ardeur au combat et les incite à multiplier leurs attaques, ce qui a pour conséquence immédiate une augmentation du nombre de prises ramenées à La Rochelle. Il sait que la victoire se jouera en partie sur les mers. Il investit d'ailleurs lui-même directement dans la course et entretient quelques navires à ses frais, dont le *Seigneur-Roi*.

Pour mieux contrôler les corsaires, il publie en novembre 1586 des *Reglemens et ordonnances sur le faict de la marine en l'admirauté de Guyenne*: il donne alors à cette activité un solide cadre juridique, qui renforce son caractère politique et institutionnel. Il fait également de La Rochelle – du moins en théorie et durant quelques années – le seul et unique port de retour pour les navires corsaires, l'endroit où ils doivent obligatoirement ramener leur butin. Après en avoir déclaré le contenu auprès du greffe de l'amirauté de Guyenne, ils obtiennent ensuite un acte officiel qui mentionne que les navires capturés sont «de bonne prise», ce qui prémunit les corsaires d'une éventuelle poursuite judiciaire. Henri de Navarre continue certes à prélever sur le butin son droit d'amirauté (le «dixième de l'Amiral»), mais perçoit aussi un autre dixième au titre de «la subvention publique», ce dernier droit remplaçant l'ancien «dixième de la Cause». Ce changement de nom n'est pas anodin, Henri essayant de s'attirer à lui une partie des catholiques (les «modérés»): il ne peut plus mettre en avant la seule défense des intérêts du parti huguenot, celle de la «Cause commune et générale» (les Réformés). Les *Reglemens* précisent d'ailleurs qui sont désormais les ennemis: il ne s'agit plus de s'en prendre à tous les «papistes», comme avant, mais seulement à ceux qui appartiennent au «contraire party»: les tenants de la sainte Ligue et leurs alliés espagnols, même si ces derniers ne sont pas nommément désignés.

L'accession d'Henri de Navarre à la couronne en 1589 renforce cette politique. Il est d'ailleurs fort probable que des marins catholiques aient, dès ce moment-là, commencé à rejoindre la flotte huguenote, un ralliement qui se fait de plus en plus apparent après 1593, date de la conversion du roi Henri IV au catholicisme.

Avec la déclaration de guerre officielle contre l'Espagne et les derniers soubresauts de la guerre civile en France, l'année 1595 voit la course se concentrer avant tout sur les intérêts espagnols: les attaques contre les navires ibériques connaissent une nouvelle vigueur. Henri IV veut couper la route du nord de l'Europe à Philippe II, déstructurer ses communications maritimes et frapper le cœur de la puissance espagnole: ses richesses américaines, qui financent en grande partie la politique européenne du roi d'Espagne, dont son soutien à la Ligue. La paix de Vervins et la promulgation de l'édit de Nantes en 1598 entraînent certes la fin de la course officielle, mais bien des marins, refusant de se démobiliser, se convertissent aussitôt en de redoutables pirates, qui continuent à s'en prendre aux intérêts ibériques, surtout sur la route des Indes et la scène américaine.

Lors de sa longue marche vers la couronne, et en digne héritier de la stratégie colignienne, Henri de Navarre recueille incontestablement les bénéfices – politiques, financiers, militaires – liés à la course, la protection accordée aux corsaires huguenots transformant nombre d'entre eux en fidèles serviteurs. C'est incontestablement dans cette recherche continue de la maîtrise des mers qu'il faut chercher les bases de la politique coloniale qu'il impulsera sous son règne, dès la fin des guerres civiles.

Mickaël Augeron

☛ Coligny, *La Rochelle*, Sores

Heurtault Jean, sieur de Bricourt
(1644, Saint-Malo-1705, Île à vache)

Fils de Nicolas Heurtault de la Villejean et de Servanne Porée, engagé de longue date dans l'armement maritime (comme on le voit par ses nombreuses participations à des sociétés de navire dans les années 1680, sans qu'on

sache s'il a lui-même navigué) Jean Heurtault de Bricourt fut l'un des principaux armateurs de corsaires à Saint-Malo durant la guerre de la Ligue d'Augsbourg, sans doute le troisième par le nombre d'armements. On lui doit une douzaine d'armements sous sa direction avec un tonnage approchant les 5 000 tx. Il a en effet concentré ses efforts sur l'armement de grosses frégates de 300 à 350 tx : le *Saint Nicolas*, en 1689-1690, le *François d'Assise*, reconstruit et rallongé spécialement pour la course, le *Saint-Esprit*, construit à Bayonne en 1693, portant de 30 à 38 canons avec des équipages dépassant les 200 hommes. Commandées par des capitaines expérimentés : Antoine Géraldin – alias Fitzgerald, d'une famille irlandaise installée à Saint-Malo – sur le *Saint Nicolas,* les frères Charles et Alain Porée ses neveux, sur le *François d'Assise* et le *Saint-Esprit*, qui naviguent de conserve en 1694-1695, Jean-Baptiste Le Gobien de Saint-Jouan sur le *Saint-Esprit*, fin 1696 et en 1697, ces frégates réalisent de 1689 à 1697 une série de campagnes fructueuses, avec un bilan global minimal de l'ordre d'une quarantaine de prises et rançons parmi lesquelles deux vaisseaux hollandais revenant de Guinée en 1693 valant 200 000 l-t, trois vaisseaux hollandais revenant de Cadix pris fin 1695, outre le vaisseau de guerre anglais *Dartmouth* et deux gros corsaires flessingois.

Précisons cependant que Jean Heurtault apparaît comme l'archétype de l'armateur « commissionnaire », intéressé minoritaire pour 1/8e ou 1/16e aux sociétés des navires qu'il arme, agissant en technicien, réalisant l'équipement des navires, leur avitaillement et le recrutement des équipages, mais également la vente et la liquidation des prises. Il apparaît comme le directeur délégué d'un consortium de grands négociants animé par Jean Magon de la Lande, actionnaire majoritaire, qui prend les décisions fondamentales. Négociant-armateur reconnu, bien installé dans sa cité natale, dont il est procureur-syndic en 1689, marié à Marie-Françoise Landais, fille d'un receveur des fouages de Saint-Brieuc, anobli par achat d'une charge de conseiller-secrétaire du Roi, Jean Heurtault doit cependant faire, après la paix de Ryswick, un choix de carrière plus aventureux, en acceptant, fin 1698, de s'engager au service de la nouvelle « Compagnie de Saint-Domingue », sans doute à l'instigation de son compatriote et partenaire Nicolas Magon de la Chipaudière qui en est l'un des directeurs. Il y prend la direction du nouvel établissement de l'Île-à-Vache, sur la côte Sud de la grande île, devant servir de base pour développer le trafic interlope avec les colonies espagnoles. Il y meurt au début de 1705.

André Lespagnol

☛ *Bayonne*, *Cadix*, Magon de la Lande, Porée, *Saint-Malo*

Hoces Lope de (?, Cordoue-1639)

Nous savons peu de choses sur les débuts de Lope de Hoces. Originaire de Cordoue, il réalise dans les années 1610-1620 de nombreux voyages en Amérique en tant que général de flotte. En 1619 et en 1625, il est général de celle de Nouvelle Espagne. En 1632, Hoces arme à Cadix les dix-neuf bateaux qui vont constituer le cœur de la flotte de la Nouvelle-Espagne. L'année suivante, il est capitaine général de l'armada et flotte de Nouvelle Espagne. Après avoir capturé un bateau corsaire près de l'île de Saint-Barthelémy, la flotte met voile sur l'île de Saint-Martin où l'ennemi hollandais l'attend. Hoces et ses hommes s'emparent du fort de l'île et obtiennent la capitulation de son Gouverneur. Après avoir laissé 250 hommes et des munitions sur place, la flotte continue vers Veracruz.

En 1635, à son retour avec la flotte de Nouvelle-Espagne en Andalousie, une nouvelle mission se présente à Hoces. En 1636, il est à la tête d'une flotte de navires espagnols (trois hourques, une patache et deux galions de 1 200 et 800 tx avec respectivement 60 et 32 canons de bronze, 200 et 120 mousquets, 216 et 144 marins, 360 et 243 soldats, 98 et 48 artilleurs) ; se rajoutent trois navires portugais. La flotte part le 7 septembre 1635 pour le Brésil, là-bas, Lope

de Hoces se rend maître de Curaçao, prise aux Hollandais, ce qui restaure la confiance en la viabilité du commerce des Indes.

Peu après son retour, ses services sont requis dans le nord de l'Europe pour remplacer Jacques Colaert qui vient de mourir. Ainsi, en 1637, Lope de Hoces commande une escadre qui transporte des renforts de La Corogne à Dunkerque. Le greffier de l'amirauté de Dunkerque affirme que le voyage s'est effectué en sept jours et que l'armada était constituée de trente-quatre navires. Sur sa route, la flotte capture des bateaux chargés de sel et de vin, mais elle transporte surtout 4 200 soldats d'infanterie, 1,5 million de ducats en argent comptant outre 2,5 millions en lettres de change, ce qui est d'un grand secours en ces temps de nécessité. Pendant le printemps de 1638, en sens inverse, Lope de Hoces dirige une flotte de guerre de quarante-cinq unités, dont trois navires corsaires, récemment équipés dans les chantiers navals flamands. Il attaque un convoi hollandais d'une trentaine de bateaux dont la moitié est capturée par les Espagnols. Il retourne à Mardyck pour y déposer ses prises. Le 24 mars, il sort de nouveau et rencontre un convoi hollandais plus important que le premier. Douze bateaux sont saisis, parmi lesquels le *Neptune*, frégate, maître Jean Naechout de Tervere, de 150 lasts, armée de 20 pièces et la *Baleine*, navire de 130 lasts, armé de 16 pièces, et dont le maître est Adrien Cornelissen, les deux prises étant chargées de 1 300 caisses d'amandes, 80 de citrons, 16 de prunes sèches, 750 balles de riz, 20 d'anis, 12 de cumin, ainsi que des barils de miel, entre autres marchandises. Avant d'arriver à La Corogne, trois nouvelles victimes tombent dans ses filets : un navire de 18 pièces d'artillerie, un de 26 pièces et une flûte légère. Un peu plus tard, de nouvelles prises rentrent au port : une frégate hollandaise armée de 16 pièces dont 2 de bronze, outre deux barques de pêche et la rançon de deux maîtres pêcheurs (3 000 fl. et 2 600 fl.). Au total, trente-deux prises, ce qui dépasse le tonnage de la flotte de Hoces.

Mais Hoces subit des revers durant l'invasion française du Guipúzcoa en 1638. En effet, en juillet, une armée de 20 000 hommes passe la frontière à Irun, assiège la forteresse de Fuenterrabía, détruit les galions en construction à Pasajes et en capture plusieurs. En parallèle, une flotte française de quarante-quatre vaisseaux de guerre bloque la côte guipuzcoane. Pour rompre le siège, une flotte de douze galions est envoyée depuis La Corogne, mais elle est mal approvisionnée en poudre et en hommes. En août, les forces armées de Hoces sont cernées à Guetaria et l'Amiral français De Sourdis lui inflige de terribles pertes : onze des douze navires de guerre sont quasiment perdus et 3 000 soldats périssent dans les affrontements. L'année suivante, Olivares et Philippe IV lui font miroiter un titre nobiliaire pour qu'il participe à une expédition armée dans la Manche. Mais il trouve la mort à la bataille des Dunes, aux côtés d'Oquendo, tué à bord de son navire la *Santa Teresa* par des Hollandais.

En récompense de ses services, Hoces a été honoré du titre de chevalier de l'ordre de Saint-Jacques et a siégé aux conseils de Guerre et des Indes. Il était par ailleurs seigneur de la ville de Hornachuelos. Après sa mort, le Gouvernement assure de quoi vivre à sa famille. En 1640, le fils de Lope, Alonso Antonio hérite du titre de comte de Hornachuelos que le Roi avait promis à son père et sa veuve obtient la perception de son salaire pour le reste de sa vie de même que la paye que son mari avait reçue comme membre du conseil des Indes. Ces récompenses honorent ses enfants. Toutefois, en 1656, María Aldonza de Hoces y Haro, sa veuve, attend toujours des officiers du Trésor de Panama, qu'ils lui versent 777 980 maravedis de salaires, émoluments et attributions diverses dus à feu son mari. Leur fils, Alonso Antonio de Hoces y Hoces sera fait comte de Hornachuelos en 1640.

Jean-Philippe Priotti

☛ Colaert, *Cadix*, *Dunkerque*, Oquendo

HODOUL JEAN-FRANÇOIS
(1765, La Ciotat [Bouches-du-Rhône]-
5 janvier 1835, île Mahé)

Jean-François Hodoul entre jeune dans la marine marchande. Il est reçu capitaine à Marseille avant 1790. Embarqué sur le *Scipion*, armé dans ce même port, et arrivé à l'Île de France en avril 1790, il gagne les Seychelles où il épouse Corine Olivette Jorre, fille d'un colon, s'établit à l'île Mahé, et fait des voyages de transport d'esclaves entre la côte d'Afrique orientale, Madagascar et l'archipel. En mai 1794, lors du passage d'une flotte britannique aux Seychelles, il dissimule son brick négrier, l'*Olivette*, à la côte, pour en empêcher la capture, mais le bâtiment est incendié. Privé de son activité, Hodoul gagne l'Île de France où il sert d'abord comme enseigne sur le corsaire l'*Entreprise*, armé en 1796, puis ensuite en qualité de second sur la prise anglaise *Hay* transformée en corsaire sous le nom de *Pichegru*, avec lequel il s'empare du bâtiment britannique *Castor*, qu'il ramène avec sa cargaison au Port-Louis en février 1797. Il prend ensuite le commandement de l'*Apollon*, de 200 tx, armé par Charles Pitot ; au cours d'une campagne de près de dix mois, du 7 mars 1797 au 3 janvier 1798, dans la mer d'Oman et le golfe du Bengale. Il fait onze prises (dont sept petits bâtiments de la navigation locale – portant le pavillon britannique – qu'il incendie après en avoir retiré la cargaison et les hommes) et il ramène les quatre plus importantes à l'Île de France. Au cours d'une seconde campagne, du 22 août au 10 décembre 1798, cette fois sur la côte orientale de l'Afrique, l'*Apollon* prend un navire portugais, mais est lui-même capturé. Après une courte captivité, Hodoul est libéré (à moins qu'il ne s'évade) et revient en 1799 à l'Île de France. Il prend alors le commandement de l'*Uni*, armé en mai 1800 pour une croisière sur la côte Coromandel, et s'empare de deux navires anglais. Mais la frégate anglaise *Arogant* le capture, le 4 août de la même année. Interné à Calcutta jusqu'à la paix d'Amiens, il rentre ensuite aux Seychelles en 1803 et tente de mettre la main sur un nouveau bâtiment – peut-être obtenu avec ses parts de prises –, le *Mahé*, le trafic entre cet archipel, la côte orientale d'Afrique, Madagascar et les Mascareignes. Seul d'abord, puis avec son fils, qui poursuivra l'activité de cabotage après la mort de son père à l'île Mahé. L'îlot Hodoul, dans la rade de Mahé, sur laquelle il faisait caréner ses bâtiments, et la pointe Hodoul dans l'atoll Aladabra, dont il a été concessionnaire, conservent son souvenir.

Philippe Haudrère

☛ *ÎLE DE FRANCE*, PITOT, *MADAGASCAR*, *MARSEILLE*, PAVILLONS CORSAIRES ET PIRATES

HONFLEUR

Connu comme port de commerce, Honfleur est aussi au XVIe siècle un centre d'armement corsaire redoutable, au sein duquel les capitaines multiplient les prises aux dépens des Espagnols, en temps de guerre comme en temps de paix. La péninsule Ibérique, située entre le monde méditerranéen et le Nouveau Monde, et où arrivent les fabuleux métaux américains, constitue dès l'époque des grandes découvertes la proie de prédilection des corsaires français. La course normande et bretonne est – a fortiori lorsqu'elle se jumelle avec les razzias barbaresques – la première entrave armée sérieuse au bon fonctionnement du commerce hispano-américain. Après s'être limitées aux abords du cap Saint-Vincent, et à la capture des navires et de leur précieux chargement, ces activités de course et de piraterie atteignent rapidement les territoires américains. Le risque que les Espagnols encourent devient alors double, car outre leur activité prédatrice, les corsaires français réalisent en Amérique du commerce avec la complicité des autorités américaines. Ces dernières voient d'un bon œil l'arrivée de marchandises européennes vendues au-dessous du prix de monopole que les grands marchands sévillans ont l'habitude d'imposer. Ce lien direct s'établit dès le début du XVIe siècle. Afin de diminuer

les préjudices causés par les actes de course et de piraterie, Charles Quint et Philippe II sont attentifs aux doléances de leurs sujets et n'hésitent pas à utiliser la voie diplomatique pour que les biens volés en temps de paix soient restitués à leur propriétaire. Monsieur de Saint-Maur, dans les années 1540, ambassadeur de l'Empereur en France, et Juan de Olaegui, secrétaire de l'ambassadeur espagnol Francés de Álava, dans les années 1560-1570, surveillent les arrivées suspectes de navires et de marchandises dans les ports bretons et normands et, au besoin, munis des pièces justificatives envoyées par les plaignants, font ouvrir des procès pour priver les capitaines corsaires et les pirates de leur butin. À elles seules les prises des Honfleurais démontrent les méfaits de la course française sur la *Carrera de Indias*. Les déprédations sont surtout commises au point de rupture de ce commerce, aux Canaries en premier lieu, puis aux abords des grands lieux de foires, à Nombre de Dios essentiellement, et enfin autour des îles, celle de Porto Rico, dans les grandes Antilles, et celles bordant la Terre Ferme, comme La Margarita. Si l'on en croit les informations qui suivent, la Nouvelle Espagne est relativement épargnée, les trésors du Pérou faisant l'objet de toutes les convoitises. Et encore ne s'agit-il ici que des prises faites en temps de paix !

Accompagnons du regard quelques capitaines honfleurais rentrés au port après une campagne de course. En octobre 1544, Guillaume Ardi y accoste avec son navire et un bateau espagnol qui venait des Indes avec un chargement de 15 000 d. en or, perles, cuirs de veaux et cuivre, dont il s'était emparé au port de Santa María. En 1559, l'année de la signature du traité de Cateau-Cambrésis entre la France et l'Espagne, le capitaine Guillaume Chaudet, à bord de son navire la *Foi* entre dans le port de Honfleur avec une cargaison de sucre des Canaries et de Porto Rico dérobée aux Espagnols. Dix ans plus tard, Edmond de Sahurs et son navire le *Dauphin* de 180 tx retournent à Honfleur avec une cargaison volée à Carthagène des Indes qui contient les marchandises suivantes : 140-180 barres d'argent, 30 tourtes (feuilles) d'or et une grande quantité d'ustensiles en argent et de pierres précieuses de grande valeur, ainsi que du vin et d'autres objets de grand prix. Toujours à Honfleur, la même année, le capitaine Clerisse et son pilote Jean d'Orléans entrent au port avec trois prises, plus de 4 000 cuirs et une grande quantité de casse. Les navires appartiennent à des habitants des Canaries, de la Palma et de la Terceira qui étaient en train de charger leur navire dans le port royal. En avril 1571, l'*Espérance*, de 45 tx arrive à Honfleur. Son capitaine, Nicolas de Isles, vole en janvier et février près de Nombre de Dios, au Panama, 24 000 écus de soie appartenant à Baltasar de Melo. Il s'empare aussi d'une caravelle près de l'île Marguerite, au large des côtes venezueliennes, avec 40 pipes de vin à bord, puis d'une autre caravelle chargée de viande. Après avoir été informé qu'à la douane de Chagres il y avait beaucoup d'or et d'argent, il y envoie un bateau avec 33 hommes, lesquels prennent deux frégates de Carthagène et volent encore 110 fardeaux de toiles de coton.

Par la suite, ces déprédations continuent. En novembre 1573, le secrétaire de l'ambassadeur espagnol en France, Pedro de Aguilón, écrit au secrétaire Zayas à Madrid pour l'informer qu'en Normandie les ports de Honfleur, Fécamp, Le Havre et Dieppe s'apprêtent à envoyer une quinzaine de navires au Pérou.

Jean-Philippe Priotti

☛ BARBARESQUES, *LE HAVRE*

HOORN NICOLAES CORNELISZOON VAN
(1632, Flessingue-1683)

Négrier et flibustier, violent et fantasque, van Hoorn est issue d'une grande famille marchande Flessingoise, en Zélande. Selon Exquemelin, il aurait joué un rôle ambigu comme corsaire durant la guerre de Hollande (1672-1678). En vérité, sa carrière avant 1680 est peu connue, hormis son mariage, vers 1671, dans sa ville natale, avec Lucrète Le Roux, fille de

l'agent de la Compagnie des Indes occidentales à Nantes. En partie grâce à cette union, il obtient après la guerre, l'autorisation d'approvisionner Cayenne en esclaves. Il a su gagner à ce projet un ancien gouverneur de cette colonie, Antoine Lefebvre de La Barre, qui y possède encore une importante plantation sucrière et devient son principal bailleur de fonds. Il attire aussi Daniel Crommelin, un marchand parisien, en promettant qu'il pourrait écouler le surplus d'esclaves, qui ne trouveraient pas preneurs à Cayenne, dans les colonies espagnoles. En effet, grâce aux relations du bourgmestre de Flessingue, son parent, qui prend aussi une participation financière dans l'entreprise, van Hoorn prévoit de devenir sous-traitant de la firme titulaire de l'« Asiento de los Negros », le monopole de la traite négrière en Amérique espagnole. À cette fin, il fait même son armement à Londres où il se procure un passeport anglais grâce à deux nouveaux associés, John Bawden, agent des planteurs de la Barbade en Angleterre, et John Strode, le commandant du château de Douvres, qui fait même équiper un navire pour accompagner le négrier. Lui-même achète un ancien vaisseau de guerre, de 40 canons, qu'il rebaptise *Saint-Nicolas*, et recrute un équipage de 120 hommes. En décembre 1681, il arrive à Cadix avec ses deux bâtiments, arborant pavillon anglais. Mais Nicolas Porcio, l'un des titulaires de l'Asiento, refuse son offre de services. Outré, il se venge en dérobant quatre petits canons à une barque de la douane espagnole, puis il appareille pour l'Afrique occidentale. En février 1682, à la côte d'Or (Ghana), il rencontre deux navires du Brandebourg, dont il aurait obtenu une commission pour prendre sur l'Espagnol. En mars, en allant vers Elmina, il arraisonne un navire de la West Indische Company (*WIC*) qu'il déleste de sa cargaison, troquée à Cape Coast contre une centaine d'esclaves. Passant à la côte des Esclaves (Bénin), il y effectue des razzias dans le pays qui lui rapportent 600 Noirs. Traversant l'Atlantique, il arrive, en octobre, à Cayenne, où il vend 250 esclaves et achète une plantation qu'il laisse sous la direction de son beau-frère, Balthazard Le Roux. Déterminé à vendre le reste de sa cargaison humaine aux Espagnols, il aborde à Santo Domingo, fin novembre, sous pavillon anglais. Déclarant que ses esclaves sont malades, il obtient du président Francisco de Segura l'autorisation de les débarquer pour les soigner, prétexte convenu entre eux pour pouvoir se livrer à la contrebande, mais le gouverneur espagnol, informé de l'incident de Cadix, lui confisque la moitié de ses esclaves. En janvier 1683, il arrive au Petit-Goave, dans la Partie française de l'île, où il vend les 135 Noirs qui lui restent. Désireux de se venger des Espagnols, il obtient une commission du gouverneur Pouancey pour garder les côtes de Saint-Domingue et donner la chasse aux pirates. 300 flibustiers, avec à leur tête le sieur de Grammont, s'embarquent avec lui. Après une escale à la Jamaïque, il se rend dans le golfe des Honduras, où il s'empare, en avril, d'une hourque espagnole (*Nuestra Señora de Consolación*) et de sa patache (*Nuestra Señora de Regla*), avant qu'elles aient fini de charger et surtout à l'insu de Laurent de Graffe et d'autres chefs flibustiers. Malgré le fort différend avec son compatriote, il forme avec de Graffe ensuite une association incluant d'autres capitaines En mai, ils attaquent et pillent Veracruz. À cette occasion, van Hoorn commande le corps principal des flibustiers, fort de 600 hommes. Ensuite, il dirige l'interrogatoire du gouverneur Luis de Córdoba et ceux des principaux notables et religieux de la place qui sont torturés pour avouer où se cachent leurs richesses. Il supervise aussi le dépôt du butin, l'un des plus riches qui soit, consistant en plus d'un million de pesos en argent et joyaux dont le tiers appartient à des particuliers, ainsi que 1 500 Noirs et Mulâtres, esclaves et libres. van Hoorn reçoit 40 parts individuelles de ce butin. Lors de son partage, une brouille survient à propos des esclaves avec de Graffe. Ce dernier le blesse lors du duel qui s'en suit. Une semaine plus tard, en juin, van Hoorn meurt en mer de cette blessure qui s'était infectée. Il est enterré sur une petite île, sur la côte nord du Yucatan.

Son fils mineur Nicolas, qui l'avait accompagné dans ce long périple, mourra l'année suivante au Petit-Goave. Sa veuve se serait retirée à Ostende. De son côté, Balthazard Le Roux serait venu à Saint-Domingue retirer les effets laissés par son beau-frère à la côte, avec l'autorisation de Seignelay.

Raynald Laprise

☛ *Cadix*, Exquemelin, *Flessingue*, Flibustiers, Graffe, Grammont, Le Roux, *Londres*, *Nantes*, Nepveu de Pouancey, *Ostende*, Pavillons corsaires et pirates, *Petit-Goave*, Seignelay, *WIC*

Hornigold Benjamin (?-1719)

Benjamin Hornigold ne fait parler de lui qu'après la guerre de Succession d'Espagne. Il est probable qu'il ait servi dans la flibuste auparavant et, comme beaucoup, soit devenu forban après Utrecht. Sa base est sise à New Providence aux Bahamas. À bord du sloop la *Marie-Anne* et disposant d'une petite escadre qui s'accroit au fur et à mesure de ses captures, Hornigold, en compagnie d'Edward Teach, son apprenti (qui deviendra le redoutable Barbe-Noire) et d'Olivier La Buse ou Levasseur, croise depuis les Antilles jusque sur les côtes de l'Amérique du Nord, ramenant le butin à Nassau. La prise la plus importante faite aux Antilles est la *Concorde*, négrier nantais que Teach décide de monter. La compagnie s'est sans doute disloquée avant la rencontre de Teach avec le *HMS Scarborough*. Hornigold et La Buse continuent leur chemin de leur côté. En décembre 1716, refusant de prendre sur ceux de sa nation, Hornigold est démis de son commandement : c'est Samuel Bellamy qui lui succède sur la *Marie-Anne*. Hornigold a d'ores et déjà décidé de se retirer, il gagne son repaire sur une prise avec 26 hommes, jugeant plus opportun de profiter de l'amnistie dont est porteur Woodes Rogers qui prend son poste de gouverneur des Bahamas en 1718. Virant à 180 degrés, il reçoit une commission pour chasser les pirates, se lançant en vain à la poursuite de Charles Vane et de Stede Bonnet avec deux sloops bien armés. Charles Vane est signalé aux îles Abacos et durant trois semaines, Hornigold espère pouvoir le surprendre. Le repenti rentre au port les mains vides mais au grand soulagement du gouverneur qui l'imaginait revenir à ses vieux démons. Pourtant, jamais sa loyauté ne sera remise en question ce qui laisse penser que celui qui passait pour l'un des fondateurs du regain de l'activité pirate aux Antilles, attendait la première occasion pour rentrer dans les rangs. En décembre 1718, 10 pirates sont exécutés à Nassau, la cour est placée sous la présidence de Woodes Rogers : Hornigold est l'auteur de la capture. En 1719, alors qu'il est envoyé à Mexico pour le commerce, son navire heurte des récifs éloignés de la terre. Il est à présumer qu'il trouve la mort lors de cet accident.

Philippe Hrodej

☛ Bellamy, Bonnet, Flibustiers, La Buse, *New Providence*, Rogers, Teach, Vane

Hugon de Hautmesnil Thomas
(5 janvier 1706, Granville 23 mai 1762)

Thomas Hugon de Hautmesnil naît dans une des plus anciennes familles de la bourgeoisie maritime granvillaise, la mieux représentée de l'histoire de la course. On trouve sous ce nom d'Hugon, aux XVIIe et XVIIIe siècles, plusieurs dizaines de capitaines et d'armateurs dont au moins douze capitaines, commandants de navires corsaires. Son père, Jean Hugon de Hautmesnil, capitaine du *Thomas* pendant la guerre de Succession d'Espagne fait partie de ces derniers ainsi que plusieurs membres de la famille de sa mère, Marie Baillon. Dès son adolescence, Thomas embarque sur des morutiers granvillais ou malouins sur lesquels de 1726 à 1740, il fait au moins une quinzaine de campagnes de pêche à Terre-Neuve ou à Gaspé, comme lieutenant puis second capitaine après avoir été reçu capitaine en 1731 avec dispense du service dans la Marine royale. En 1739, il se voit confier un morutier granvillais de 80 tx, la

Thérèse-Julienne pour un voyage en Espagne. C'est à partir de 1742 qu'il commence sa carrière de capitaine terre-neuvas en prenant le commandement à Saint-Malo du *Saint-Esprit* qu'il a fait construire avec un associé, puis l'année suivante à Granville, celui du *Charles-Marie* qui est armé en guerre et marchandises dès le début des hostilités contre l'Angleterre. Au cours du voyage vers Terre-Neuve, en compagnie d'un autre morutier granvillais, il réussit à faire trois prises ennemies avant d'être capturé à son tour après un combat pendant lequel il fait preuve de beaucoup de courage. De retour de prison avant l'automne 1745, il prend le commandement du *Conquérant*, jaugeant 160 tx et portant 21 canons dont la construction vient de se terminer et que lui offre son beau-père armateur, Luc Gilles Lucas des Aulnais. Pendant les trois années que dure encore la guerre, Thomas Hugon mène son navire dans quatre brillantes campagnes de course sans se faire prendre par l'ennemi. Cette longévité d'un corsaire dirigé par un même capitaine pendant plusieurs campagnes successives mérite d'être soulignée car elle est rare dans l'histoire de la course. Au cours de ces croisières de six mois environ chacune, il atteint un beau résultat de trente-cinq prises presque toutes réalisées dans la Manche. La première campagne (novembre 1745-mai 1746) autorise la prise de quatre navires ennemis pour 550 tx et dont la liquidation produit 261 000 l-t dont 150 000 l-t pour le seul *Saint-Christophe* venant de Nouvelle-Angleterre chargé de sucre et de coton. La deuxième campagne (août 1746-janvier 1747) permet de moissonner sept prises et une rançon : le produit est de 350 000 l-t, l'équipage se partage 100 000 l-t, les intéressés 168 000. La troisième (avril-novembre 1747) apporte huit prises dont un corsaire de Plymouth. La dernière (février-juin 1748) lui permet encore de réaliser onze prises dont trois produisent 203 000 l-t. On ne connaît pas les circonstances de toutes ces captures, mais des rapports relatent deux longs et violents combats par le *Conquérant,* notamment durant sa quatrième croisière, démontrant le courage de son capitaine qui n'hésite pas à affronter des navires de force bien supérieure : le 21 février 1748, le corsaire granvillais se bat pendant plusieurs heures contre deux navires anglais dont le *Louther* qui jauge 300 tx, et le 5 mai suivant contre une grosse frégate royale. Après la guerre, Thomas Hugon de Hautmesnil fait construire à Granville deux bâtiments destinés à la pêche au Petit-Nord et aux armements desquels il se consacre jusqu'à sa mort. Pour tous les services rendus durant la guerre, Thomas Hugon de Hautmesnil reçoit une épée d'honneur « ornée à la poignée des armes du Roi et des attributs de la Marine, et portant au champ une voile déployée avec cette devise *præmium virtutis nauticæ* ».

Anne Cahierre

☛ *GRANVILLE*, *SAINT-MALO*

HUGON DU PREY FRANÇOIS-JOSEPH
(1er octobre 1714, Granville-1768, Granville)

Fils de Joseph Hugon, sieur du Puy, capitaine de navire, et de Marie Le Marié, François-Joseph est issu de la même famille granvillaise que Thomas Hugon de Hautmesnil, mais d'une branche plus éloignée. Reçu maître et pilote à Granville le 4 mars 1739, avec dispense des deux campagnes au service du Roi, il prend aussitôt le commandement du morutier le *Joseph-Marie*, (100 tx) armé par son père. Il le conduit pendant cinq campagnes consécutives dans les longs voyages triangulaires France-Canada-Méditerranée-Granville. En 1744, à la déclaration de guerre, il est capturé avec son équipage et son navire par les Anglais. Après sa libération, il embarque en mai 1745 à Brest sur une frégate du Roi, la *Parfaite,* l'un des cinq bâtiments de l'escadre commandée par Antoine-Alexis Périer de Salvert, et armée en course par l'armateur granvillais Eustache Le Pestour de la Garande pour aller soutenir les assiégés de Louisbourg. Pendant cette campagne, il est promu second capitaine, et participe à la prise de trois navires ennemis. D'août 1746 à février 1747, l'arma-

teur granvillais Teutrie des Cerisiers lui confie le commandement de la *Revanche* (200 tx, 34 canons et 257 hommes), un trois-mâts granvillais armé en guerre pour sa deuxième croisière. Au cours de celle-ci, il réussit la prise de quinze navires ennemis, dont une frégate du roi d'Angleterre de 250 tx, le *Louisbourg*, obligée de se rendre après un très violent combat au cours duquel le capitaine ennemi est mortellement blessé. La vente de toutes ces prises s'élève à 377 000 l-t. Alors que la *Revanche* repart pour sa troisième course sous le commandement de Julien Deshayes, François-Joseph Hugon du Prey, qui a reçu du Roi des « marques d'honneur », est choisi par Léonor Couraye du Parc comme capitaine en chef de l'*Aimable-Grenot* – 390 tx, 40 canons et 380 hommes – le plus gros corsaire armé à Granville pendant la guerre de Succession d'Autriche, et qui vient de terminer une belle première course sous le commandement de Pierre La Houssaye avec quinze prises à son actif. Il dirige cette nouvelle croisière de décembre 1747 à juillet 1748, avec beaucoup de courage et de compétence, tout en cherchant à ménager son équipage, et réussit à faire sept prises, sans pouvoir éviter deux très durs combats, l'un contre un anglais, et l'autre encore plus violent contre trois importants vaisseaux hollandais totalisant 44 canons, dont un seul réussit à s'échapper. Les navires capturés sont de fort belles prises, l'un venant du Surinam et chargé de poudre d'or. Après la guerre, il reprend son commandement sur l'*Aimable-Grenot* que Léonor Couraye du Parc a transformé en navire de commerce au service d'une société dénommée « L'*Aimable-Grenot* pour Cadix ». Le 19 mai 1749, au moment où il fait voile vers l'Espagne, la frégate s'échoue à la sortie de Saint-Malo. L'équipage est sauvé mais le bateau coule et le capitaine assiste impuissant à la récupération des marchandises. L'épave, découverte en 1995, fait depuis l'objet de fouilles d'un intérêt exceptionnel de la part des archéologues. Bien qu'encore jeune, il ne reprend plus de commandement, mais s'occupe activement jusqu'à sa mort de l'armement de plusieurs morutiers qu'il envoie à Terre-Neuve, sauf pendant la guerre de Sept Ans, durant laquelle il arme en course à Granville la *Minerve* et le *Marquis de Marigny* – 180 tx, 20 canons et 200 hommes – commandé successivement par Jacques-René Destouches et Pierre Le Crosnier. Le premier réalise quatre rançons et sept prises dont un corsaire de Bristol, desquelles quatre sont reprises par l'ennemi. Le second a moins de chance, son bâtiment est capturé. Parallèlement à ses activités maritimes – il reprend les armements à la pêche après-guerre – Hugon du Prey participe à la vie municipale comme échevin de Granville jusqu'à sa mort en 1768.

Anne Cahierre

☛ *Brest*, *Cadix*, Couraye du Parc, *Granville*, Hugon, *Louisbourg*, *Saint-Malo*

I

Ibáñez de Marquina Martín
(?, Marquina [Biscaye]-1497)

À sa mort, Martín affirme dans son testament – mais sans fournir plus de détails – avoir servi Dieu et la reine en ayant fait tout le mal possible aux sujets du roi de France. Malgré ses nombreux déplacements en Méditerranée et en Atlantique, et grâce à des collaborateurs restés sur place, ses dernières volontés font état du large éventail d'activités auxquelles un capitaine corsaire peut se livrer. En premier lieu, il est notable qu'outre sa qualité de corsaire, Martín participe également à la campagne de Naples au service des rois Catholiques, prenant ainsi part au sein d'armées régulières à des guerres « traditionnelles ». En fait, la frontière entre ces deux types de conflits est relative et il doit agir en tant que corsaire au sein de combats classiques opposant deux flottes ennemies, comme le feront plus tard les Doria, lors de la bataille de Lépante, par exemple. Quoi qu'il en soit, au titre de son service en Méditerranée, les fonctionnaires royaux lui doivent le salaire de son équipage et celui de son navire, près de 1 500 d. Outre son navire la *Santa María de Erdoza,* doté de plus de 60 pièces d'artillerie, qu'il fait construire à Ondarroa, il possède des parts dans quatre autres embarcations de ce port de Biscaye, sur la coque, les armes et l'artillerie lourde essentiellement. Rien d'étrange à cela, puisqu'à terre il possède la moitié d'une forge et réalise des achats anticipés de fer aux artisans de Marquina et des alentours. D'une façon ou d'une autre, au moment de la rédaction de son testament, plus de 1 000 qx de fer devaient lui être remis ou voyageaient pour son compte. Sur la terre ferme comme en mer, Martín reçoit l'aide de plusieurs employés et agents. Ainsi son navire est vendu à l'étranger pour 750-800 d. par deux personnes de confiance, habitants d'Ondarroa et Hernani. Dans sa patrie d'origine, son beau-frère, Martín de Azorrolaza gère une partie des affaires concernant les achats de fer et deux domestiques travaillent dans la maison familiale, dont un proche parent qui aurait été envoyé à Burgos chez le marchand Pedro de Salamanca pour y apprendre à lire et à écrire. Pétri de savoirs empiriques, ce marchand-guerrier ne dédaigne pas pour autant la formation théorique, propre d'habitude aux acteurs économiques de l'intérieur, puisque l'apprentissage de son parent se fait dans l'entourage d'un grand lignage marchand castillan, assis à l'écritoire, copiant et recopiant les lettres envoyées à ses partenaires commerciaux, ce qui dénote un intérêt certain pour une culture économique différente. D'ailleurs, la panoplie des activités de Martín s'élargit à la finance, car cet entrepreneur tout à la fois corsaire, armateur, marchand et industriel, prête de l'argent aux maîtres de navire originaires du Pays Basque, de Deva, Mundaca, Azcoitia, qu'il connaît et rencontre dans les grands ports où il fait relâche, à Barcelone et à Gênes, en particulier. Son activité financière embrasse également le change par lettres, puisqu'il affirme devoir

à deux Castillans de l'argent pour le change de 2000 couronnes de Flandre. En somme, la polyvalence du fer, à l'utilité tout à la fois commerciale et guerrière, lui permet de construire des navires, des armes ainsi que de transporter et commercialiser la matière première. Le rapport à sa terre d'origine est vital pour ce type de corsaire car la course se combine avec de nombreuses autres activités. La royauté s'appuie sur ces entrepreneurs capables d'armer leur propre navire et de les approvisionner en un temps fort court.

Jean-Philippe Priotti

☛ *Barcelone*, Doria, *Gênes*

Iberville et d'Ardillère Pierre Le Moyne d' (20 juillet 1661, Montréal-9 juillet 1706, La Havane)

« Le Cid canadien » est d'abord trafiquant de fourrures, puis explorateur et corsaire. Il accède par la suite au grade de capitaine de vaisseau et est décoré de la croix de Saint-Louis. Troisième fils de Catherine Thierry et de Charles Le Moyne, il est le plus célèbre de leurs quatorze enfants, (douze fils et deux filles). Normand de Dieppe arrivé au Canada en 1641, Charles Le Moyne s'est consacré à la traite des fourrures, a édifié rapidement une fortune considérable et, en 1668, reçoit ses lettres de noblesse. Tous ses fils s'illustrent dans des campagnes militaires contre les Anglais en Amérique.

Les dix premières années de la carrière militaire d'Iberville correspondent, à peu de chose près, à la période de la guerre de la Ligue d'Augsbourg, pendant laquelle le jeune soldat canadien s'initie à la guerre de course en Atlantique Nord. Entré au service du Roi en 1686, en compagnie de ses frères Jacques Le Moyne de Saint-Hélène et Paul Le Moyne de Maricourt, il participe à l'expédition dirigée par le chevalier Pierre de Troyes, destinée à chasser les Anglais de la baie d'Hudson. L'objectif est atteint, tous les postes anglais sont pris et, de plus, Iberville effectue la première d'une longue série de captures, le 3 juillet, celle du *Craven*, au fort Rupert, et fait prisonnier John Bridgar, commandant général de la baie James. Après le départ du chevalier de Troyes, c'est Iberville qui assure le commandement français de toute la région de la baie d'Hudson, y compris de la baie James, jusqu'à la fin de l'été 1687. Au cours de l'hiver 1687-1688, Iberville séjourne en France et obtient de la Cour un excellent navire, le *Soleil d'Afrique*, pour retourner chercher les fourrures accumulées à la baie d'Hudson qu'il transporte à Québec après avoir réussi une nouvelle prise anglaise. En récompense, il reçoit, en 1689, une commission pour commander dans toute la « mer du Nord », soit la région de la baie d'Hudson.

Mais, auparavant, suite à un sanglant massacre, à l'automne 1689, des habitants de Lachine, près de Montréal et à la demande de Frontenac, gouverneur général de la Nouvelle-France, il doit participer à une campagne d'hiver et dévaster les établissements anglais d'Albany et de Corlaer (Schenectady, New York). À l'été 1690, de retour à la baie d'Hudson, il prend le fort de New Severn et, une fois de plus, en 1691, rapporte une cargaison de fourrures à Québec, à la satisfaction des membres de la compagnie du Nord dont il est mandataire. Avant de retrouver son poste de la baie d'Hudson, Iberville doit une nouvelle fois, en septembre 1692, suivre les instructions du gouverneur général Frontenac pour « croiser sur les côtes de l'Acadie, de Boston et de Manatte (New York) » que le gouverneur rêve de soustraire à l'Angleterre. La flotte comprend une frégate de 38 canons, le *Poly,* commandée par Iberville, l'*Envieux,* frégate commandée par Simon-Pierre Denys de Bonaventure et la flûte la *Tranquille.* Sur sa route, Iberville s'empare d'une frégate hollandaise de 150 tx, chargée d'alcool, et une flûte espagnole de 200 tx, le *Roy d'Espagne*, chargée de sucre et autres marchandises, qu'il conduit à Québec. En septembre, il se dirige vers la Nouvelle-Angleterre, mais, prévenus de l'arrivée du corsaire canadien, les postes anglais subissent peu de dommages. Iberville doit donc

rentrer à Rochefort avec deux minces prises anglaises auxquelles s'ajoute toutefois celle d'un bâtiment hollandais de 120 tx. Ce n'est que le 10 août 1694 qu'Iberville quitte Québec au commandement du *Poly*, de conserve avec la *Salamandre,* commandée par son frère de Sérigny, en direction de la baie d'Hudson où il réussit à prendre le fort York, rebaptisé « fort Bourbon », le plus lucratif des postes du Nord. Mais les Anglais de la Compagnie de la baie d'Hudson, plus nombreux et mieux équipés que les Canadiens, trouvent le moyen de réintégrer les forts aussitôt que leurs concurrents s'en éloignent.

De retour en France, Iberville est chargé par le ministre de la Marine, au printemps 1696, d'attaquer de nouveau les postes anglais de l'Acadie et de Terre-Neuve. Le Roi lui accorde l'*Envieux*, le *Profond* et le *Wesp* pour un armement royal même si Iberville participe aux frais. Avec 25 soldats d'Acadie et 240 Abénaquis lesquels sont menés par le baron de Saint-Castin, il détruit le fort William Henry (300 km à l'ouest de la rivière Saint-Jean). À Terre-Neuve, d'octobre 1696 à mai 1697, fort des instructions du gouverneur Brouillan et de sa propre détermination, Iberville et ses hommes, agissant sur terre et longeant les côtes, incendient St. John's et détruisent presque entièrement les pêcheries anglaises de la côte orientale de l'île, soit trente-six établissements, tuant au moins 200 personnes, faisant 700 prisonniers et s'emparant de milliers de quintaux de morue. Les dégâts sont énormes ; les seuls habitants de Ferryland, un poste secondaire, déclarent que leurs pertes se chiffrent à environ 12 000 £. Iberville aurait récupéré, personnellement, près de 200 000 qx de morue. Là encore, les conquêtes n'étant pas relayées par une occupation, les places sont aussitôt reprises par les anciens occupants. En mai 1697, son frère, Joseph Le Moyne de Sérigny (decédé en 1734), le rejoint avec une escadre de quatre navires dont deux étaient revenus hiverner à Rochefort : le *Wesp*, le *Profond*, le *Palmier* et le *Pélican* (44 canons). Sans tarder, Iberville entreprend une dernière campagne à la baie d'Hudson. Il y affronte trois puissants vaisseaux de guerre. Après avoir envoyé le *Hampshire* (56 canons) par le fond, pris le *Hudson's Bay* (32 canons) et mis en fuite le *Dehring*, il obtient la reddition du fort Bourbon (fort York), le 13 septembre 1697. C'est la plus brillante victoire du corsaire qui assure ainsi à la France le commerce de la baie d'Hudson jusqu'au traité d'Utrecht en 1713. Il regagne Rochefort avec des équipages décimés par le scorbut mais les prises sont jugées bonnes et attribuées au Roi.

Ce succès vaut à Iberville une nouvelle mission d'envergure, en 1698, cette fois au sud du continent, dans le but de découvrir l'embouchure du Mississippi, de fonder des postes destinés à « interdire l'entrée du fleuve aux navires des autres nations » et, par le fait même, contenir les Anglais à l'est des Appalaches. Avec l'aide de Laurent de Graffe, il accomplit sa mission avec la *Badine* et le *Marin.* Il fonde le fort de Biloxi. Il conduit encore deux autres expéditions exploratoires, en 1699-1700 et en 1701-1702, qui lui permettent de compléter l'exploration du Mississippi, de négocier des alliances avec les Indiens et de consolider les établissements, sans oublier son commerce personnel de pelleteries. En effet, au retour de sa seconde expédition, il fait escale à New York, à l'été 1700, pour y vendre 9 000 peaux de castor obtenues auprès des trafiquants du Mississippi, ce qui soulève l'indignation des administrateurs de la Nouvelle-France. Au terme du troisième voyage, en 1702, il embarque aussi une importante cargaison de pelleteries.

Malgré une santé affectée par des fièvres tropicales, Iberville demeure un colonial à la vision précise quant à l'action de la France en Amérique du Nord. Selon lui, la principale menace pour la jeune Louisiane vient des Carolines qui, s'emparant de la Floride espagnole, contrôleraient le commerce sortant du golfe du Mexique. L'union possible des deux couronnes fait qu'il finit par laisser le soin de se protéger aux Espagnols et il reçoit, en 1705, une commission pour diriger une campagne,

avec douze vaisseaux, contre les établissements anglais des Antilles. Alors qu'il arme au cinquième à Rochefort les vaisseaux le *Juste*, le *Fidèle*, le *Phénix*, le *Prince*, le *Milford* et la *Sphère*, Chavagnac arme à Brest le *Glorieux*, le *Brillant*, l'*Apollon* et la *Nymphe*. Deux escadres armées dans deux ports qui doivent se réunir avec deux vaisseaux supplémentaires, de quoi embrouiller d'emblée l'ensemble de l'armement, d'autant que le Roi participe à hauteur de 200 000 l-t en fournissant les vivres et qu'Iberville, en plus de 600 soldats, reçoit le droit de lever des habitants et flibustiers aux Îles. Chavagnac, arrivé le premier, ravage l'île Saint-Christophe et capture 400 esclaves. Avec Iberville, il attaque Nevis, capture vingt-quatre navires anglais, s'empare des plantations et, au gré de pillages et de massacres, fait prisonnière toute la population de l'île. Après avoir semé la terreur dans les Antilles, il est surpris par la mort, vraisemblablement le 9 juillet 1706, à La Havane. La liquidation de cette campagne est ensuite l'occasion d'une mise au jour des ambitions commerciales du corsaire, notamment de ses activités irrégulières et clandestines. Iberville est jugé coupable d'avoir transporté des marchandises pour se livrer à un trafic clandestin à Saint-Domingue et à La Havane. Il aurait aussi été mêlé à des infractions concernant des prises de guerre, se soustrayant au paiement de droits imposés par l'Amiral de France. En plus de sa part légale de bénéfices, il aurait réalisé des profits frauduleux pour une somme de 112 000 l-t. Au cours d'enquêtes et de procès s'étalant sur une trentaine d'années, sa veuve, Marie-Thérèse Pollet, une Canadienne épousée en 1693 et installée en France peu après, est ainsi obligée de rembourser les fraudes de son illustre compagnon. Bien qu'on puisse difficilement les chiffrer avec exactitude, les avoirs d'Iberville sont considérables : propriétés et plantations de cacao à Saint-Domingue ainsi que deux seigneuries à Ardillières, près de Rochefort, achetées 90 000 l-t où vivent sa veuve et ses cinq enfants. En 1709, Marie-Thérèse Pollet épouse le comte Louis de Béthune, capitaine de vaisseau et chevalier de Saint-Louis qui, souffrant d'une démence précoce, devient rapidement à sa charge. Non seulement la veuve d'Iberville ne peut pas jouir des biens accumulés par son mari mais sa vieillesse est empoisonnée par les procès et les dettes, jusqu'à sa mort, en 1737. Pierre Le Moyne d'Iberville n'en demeure pas moins un personnage emblématique de l'histoire canadienne. Par sa détermination, son endurance physique, son envergure, son habileté à commander, son ambition, sa rudesse et même parfois sa sauvage cruauté, il incarne le militaire pionnier et fondateur du Canada français.

Raymonde Litalien

☛ *Boston*, *Brest*, Graffe, *New York*

Idiáquez Juan de (1540, Madrid-1614)

Bien qu'issu d'une famille d'origine guipuzcoane, Juan de Idiáquez est élevé dans le palais royal aux côtés du prince et de la reine Marie de Portugal. Il est le fils d'Alonso de Idiáquez, un des principaux secrétaires de Charles Quint. L'Empereur concede à Juan de Idiáquez, âgé de 7 ans, l'habit de l'ordre de Saint-Jacques sachant qu'il lui a déjà cédé cinq ans auparavant la commanderie de Villaescusa de Haro avec une dispense pour l'âge.

À 23 ans, en 1563, il se marie avec la fille de Juan Alonso de Butrón y Mújica, douzième seigneur de la maison des mêmes noms, et de Luisa Manrique, fille du marquis d'Aguilar qui a de hautes responsabilités militaires à la cour.

Juan de Idiáquez passa par la suite de nombreuses années à Saint-Sébastien jusqu'à ce que le Roi l'envoie comme émissaire extraordinaire à Gênes en 1573 pour apaiser les rixes qui avaient lieu dans la ville entre nobles anciens et nouveaux. Il est logé chez Giovanni Andrea Doria et collabore avec lui, ainsi qu'avec l'ambassadeur espagnol à Gênes et Juan de Austria pour calmer les esprits. L'année suivante, sur la suggestion de Giovanni Andrea Doria, il est

nommé ambassadeur à Gênes jusqu'à ce qu'il revienne en Espagne en 1577. Puis il est ambassadeur à Venise en 1577-1578 et en France en 1579. Il se rend à la Cour sur les conseils du cardinal Granvelle où le Roi lui donne le titre de secrétariat d'État et conseiller de guerre, charge qu'il exerce jusqu'en 1587, date à partir de laquelle il est conseiller d'État. Il est un des principaux ministres de Philippe II et très lié à Cristóbal de Moura. Durant les dix dernières années du règne de Philippe, Juan de Idiáquez se charge de la politique extérieure et de la guerre tandis que Moura s'occupe de l'administration de la Castille, du Portugal et des affaires financières. À ce titre, il rédige la correspondance entre Philippe II et Giovanni Andrea Doria.

Idiáquez est aussi avec Bazán, le marquis de Santa Cruz, à l'origine du projet de l'*Invincible* et il soutient la participation à ce projet de membres de sa famille qui compte de nombreux armateurs, propriétaires de forges et hommes de guerre du Pays Basque péninsulaire. Après la mort du marquis, en 1588, il manipule l'information de façon à assurer la poursuite des préparatifs de l'*Invincible*. Même s'il joue un rôle plus effacé sous Philippe III, il ne cesse de se mêler des affaires d'État et n'est jamais écarté de la faveur royale. Idiáquez reçoit la commanderie de León et en 1599, le nouveau monarque le nomme Président du conseil des Ordres Militaires. En 1605, le Roi lui concède le titre de prévôt de Bilbao pour trois vies. En 1613, âgé de 73 ans, il demande à être relevé de ses fonctions, mais le Roi refuse d'accéder à sa requête au motif qu'on ne peut se passer de lui pour la conduite des affaires d'État. Un an plus tard, il laisse ses charges et meurt peu après; il est enterré à Saint-Sébastien en 1614. Son fils, qui s'est marié avec une descendante des Mújica y Butrón est fait comte d'Aramayona en 1606 et duc de Ciudad Real en 1613.

Jean-Philippe Priotti

☛ Bazán, Aguilar, *Bilbao*, Doria, *Gênes*, Mújica y Butrón, *Saint-Sébastien*

Île de France (1740-1810)

Dès le début de leur installation dans les pays de l'océan Indien, durant la seconde moitié du XVII[e] siècle, les Français envisagent de pratiquer la guerre de course. « J'en ai plusieurs fois écrit à feu M. Colbert, à M. de Seignelay, et la Compagnie [des Indes], assure le fondateur de Pondichéry, François Martin, en 1691. Dans un temps de guerre six vaisseaux armés, et rôdant en armateurs et en corsaires dans ces mers des Indes, rétabliront en même temps la réputation de la France, la feront craindre et respecter de toutes les nations orientales, et feront plus de tort aux Hollandais et aux Anglais dans leur commerce, en moins de quatre ans, que trente années de guerre en Europe et soixante vaisseaux dans les mers de l'Europe ne sauraient faire … [Il faudrait avoir] des endroits de rafraîchissement et d'hivernement fortifiés, avec des entrepôts et des magasins ».

Un tel projet est applicable seulement après 1740, grâce aux aménagements réalisés par Mahé de La Bourdonnais au Port-Louis de l'Île de France (aujourd'hui île Maurice). C'est une rade en eau profonde, bien protégée, disposant de toutes les installations nécessaires pour réparer et pour équiper des navires; de plus c'est une place commerciale sur laquelle les produits provenant des prises peuvent être vendus. Son utilisation pour la course est clairement envisagée par La Bourdonnais: « Si la guerre se déclare, écrit-il au secrétaire d'État de la Marine en 1740, j'irai en course et dans les premiers moments je suis en état de ruiner le commerce des Anglais et même d'entreprendre sur leurs colonies ». Aussi, en mars 1746, lorsque les Français entrent dans le conflit de la Succession d'Autriche, organise-t-il une telle expédition. Dans un premier temps, celle-ci tourne court car la flotte est gravement endommagée par une violente tempête et il faut procéder à une longue remise en état; mais, dans un second temps, au mois de septembre, La Bourdonnais vient assiéger le comptoir de Madras qui capitule en réglant une forte rançon afin d'éviter le pillage.

C'est une opération corsaire tout à fait semblable à celle menée par Pointis à Carthagène ou par Duguay-Trouin à Rio-de-Janeiro.

Dans la seconde moitié du XVIIIe siècle, les Français multiplient les campagnes de course à partir de l'Île de France. Pendant la guerre de Sept Ans, de 1757 à 1763, les vaisseaux de guerre du Roi s'emparent de 32 bâtiments de commerce portant le pavillon britannique, et certaines de ces prises sont de grande valeur, ainsi les 1600 balles d'étoffes chargées sur le *Grantham*, pour l'*EIC*, sont-elles vendues plus de 3 millions de livres, et il faut y ajouter un lot de diamants estimé à 600000 l-t. Le futur Amiral d'Estaing s'illustre en organisant une campagne de course de 1759 à 1761, au cours de laquelle il prend deux navires de commerce anglais, qui rapportent plus d'un million de livres, et ravage les établissements britanniques de la côte occidentale de Sumatra. En 1762, le capitaine Christy de La Pallière, commandant le *Vengeur*, fait une croisière très fructueuse dans le golfe du Bengale, s'emparant de 23 bâtiments, tous conduits au Port-Louis, dont la vente produit 2500000 l-t.

Plus tard, La Pérouse, à l'issue d'une longue campagne à travers l'océan Indien, conseille de développer la course : « Notre seule ressource, écrit-il au secrétaire d'État de la Marine en 1777, est de réunir nos forces à l'Île de France, de faire de cette colonie un repaire de corsaires ou de frégates en croisières, qui se portent sur tous les points de l'Asie où les Anglais font le commerce. Les Anglais sont si étendus qu'il leur est impossible de se défendre partout, et l'Île de France est située de manière qu'ils ne peuvent jamais prévoir où nous nous porterons. Nous ne ferons alors aux Anglais qu'une guerre de croquignolles [désigné au sens figuré : chiquenaude douloureuse donnée sur le nez ou la tête], mais ils recevront des échecs tous les jours, si nous rendons l'Île de France un point assez redoutable pour être à l'abri d'insultes ». Ce programme est appliqué à partir de l'entrée de la France dans la guerre d'Indépendance des États-Unis. Son annonce, parvenue à la fin d'octobre 1778, est accompagnée d'une déclaration incitative du Roi : « Dans le cas où il se trouverait dans l'étendue de votre gouvernement des armateurs particuliers qui voudraient entreprendre la course sur les ennemis du Roi, l'intention de Sa Majesté est que vous leur délivriez les commissions nécessaires et les secours que vous jugerez pouvoir contribuer à leur succès » (24 juin 1778). Cet appel est entendu car, depuis la suppression de la Compagnie des Indes en 1769, des négociants et des armateurs, souvent originaires de Saint-Malo ou de Bordeaux, s'étaient installés à l'Île de France, et disposaient des capitaux et des connaissances nécessaires pour mener des opérations de course. Il y a donc, à côté de la course d'État, des croisières privées. Au cours de cette guerre les navires du Roi présents dans l'océan Indien prennent 63 bâtiments ennemis. Le moment décisif est l'arrivée de l'escadre Suffren en octobre 1781 ; celle-ci fait 53 captures. Il s'agit parfois de gros bâtiments de l'*EIC*, richement chargés, comme l'*Osterley*, de 800 tx, dont la vente rapporte quatre millions de livres, et auxquels les petits corsaires n'osent guère s'affronter.

Ceux de l'Île de France utilisent généralement des senaux de 150 à 200 tx, avec deux mâts. Ce sont des bâtiments rapides et maniables, bien adaptés au combat à l'abordage, mais disposant d'une artillerie réduite, à l'instar de celui que l'armateur Robert Pitot commande à Audibert de Marseille : « Nous désirerions que le vaisseau fût assez fort d'échantillon pour porter 16 canons de 8 livres en batterie et 4 de 18 livres pour chasse et retraite ; qu'il fut construit en senau, ayant 90 à 95 pieds de quille pour porter la voile et avoir le plus grand degré de marche ; qu'il fût ras, sans dunettes ni gaillards, et qu'il tirât 17 à 18 pieds d'eau ». Durant ce conflit, ils font 35 prises. Celles-ci ajoutées aux 63 précédentes rapportent quatorze millions de livres, dont 40 % à des particuliers. Capitaux et navires contribuent au développement du commerce maritime des Mascareignes : alors que dans la décennie 1773 à 1783, 538 navires étaient arrivés au Port-Louis, ils sont 965, dans

la période de paix de 1784 à 1792; le nombre des négociants est multiplié par deux entre 1780 et 1790, et à cette date, on compte 93 négociants et 117 marchands. Il en va sans doute de même pour les gens de mer. Simultanément les Mascareignes s'ouvrent au commerce international. En 1786, un bâtiment armé à Salem aux États-Unis entre au Port-Louis; en 1787, deux de Salem et un de Boston; entre 1788 et 1792, 59 navires viennent des ports du nouvel État et 22 d'autres pays étrangers.

Dès que la nouvelle de la reprise des hostilités entre la France et l'Angleterre, est connue à l'Île de France en mai 1793, la course privée est réactivée. En une seule année, 23 corsaires font 48 prises. Ensuite le mouvement est irrégulier: l'année 1795 est marquée par l'arrivée de trois bâtiments de la marine de guerre qui font 9 prises et par celle de Robert Surcouf avec l'*Émilie*; en 1800, 13 bâtiments privés font 47 prises, dont 5 par Surcouf avec la *Confiance*. Au total, de 1793 à 1802, les corsaires des Mascareignes ont fait 119 croisières et environ 180 prises, dont 126 ramenées aux îles et une cinquantaine rançonnées ou coulées. La course aurait rapporté 30 millions de francs. Il faut y ajouter 5 à 10 millions pour la quarantaine de captures faites par la marine de guerre.

Tous les indices montrent une prospérité commerciale étonnante. «Les prises effectuées et conduites à l'Île de France étaient si nombreuses et si riches que les marchés se trouvèrent saturés des produits des possessions britanniques dans l'Inde, et les vaisseaux américains s'y rendaient fréquemment pour s'en procurer à des prix plus avantageux que ceux qu'ils auraient payé à Calcutta», assure un négociant anglais. Un consul américain est nommé au Port-Louis en 1794, et il est solennellement reçu à l'assemblée coloniale, sous les drapeaux des deux nations «réunis sous le bonnet de la liberté». Entre 1795 et 1798, la valeur totale des importations américaines en provenance de la France et de ses colonies atteint les 9 923 920 $, dont la part des Mascareignes s'élève à 4 832 180 $, soit près de la moitié. Et les États-Uniens ne sont pas les seuls: «Il vient aussi des Danois et des Hambourgeois», observe le voyageur Charles-François Tombe, présent à l'Île de France en 1802, et celui-ci poursuit: «Il s'y fait un commerce d'échange considérable: on y trouve tout ce qu'on peut désirer en marchandises de l'Europe et de l'Inde; elle est l'entrepôt général de ces deux extrémités du monde».

Pendant les guerres de l'Empire – la nouvelle de la rupture de la paix d'Amiens est connue aux îles à la fin de septembre 1803 – la course privée organise 82 croisières et fait environ 127 prises pour une valeur de 18 millions de fr., dont 42 % pour les frères Robert et Nicolas Surcouf; elle est moins active que la course d'État, dont le montant des captures s'élève à 32 millions de fr., avec quelques résultats annuels considérables. Ainsi en 1809, lorsque l'escadre de l'Île de France s'empare de 5 gros navires de l'*EIC* dont la vente rapporte 9 203 172 fr. Ces succès sont largement dus à l'activité du «capitaine-général» Decaen, qui organise de nombreuses campagnes, allant jusqu'à réquisitionner des bâtiments privés – tel le *Revenant* de Surcouf en 1808 – pour renforcer la flotte de guerre. Par ailleurs, à partir de la conquête de la colonie du Cap par les Anglais en 1806, un blocus assez étroit est maintenu autour des îles, avec deux frégates se relayant toutes les dix semaines, si bien que les captures de corsaires se multiplient: sur 8 corsaires sortis en 1806, 7 sont capturés, alors qu'il y en avait eu seulement 4 depuis le début des hostilités.

Est-il possible de dresser un bilan? En valeur, le résultat de la course est très élevé; entre 1793 et 1810 elle rapporte environ 88 millions, soit près du double de celle de Saint-Malo. Grâce à elle, les habitants des îles sont correctement ravitaillés, non seulement en produits d'Asie et particulièrement en riz, mais aussi en marchandises de l'Europe, car celles-ci sont apportées par les neutres, en particulier les États-Unis, qui font un trafic continuel. La course est-elle de nature à ébranler la puissance britannique? Non, du moins jusqu'en 1808, en dépit des remontrances des négociants de Calcutta,

qui parlent d'une « perte nationale […], d'une énorme somme arrachée par quelques frégates et de misérables corsaires ». À partir de 1809, la situation devient plus préoccupante pour les Anglais ; il y a d'abord la réunion des Provinces-Unies à l'empire français, qui met à la disposition du général Decaen les moyens militaires des colonies hollandaises de l'Asie ; il y a ensuite la capture de 5 vaisseaux de l'*EIC*, au voisinage du cap de Bonne-Espérance, par une division navale partie de l'Île de France. Une telle perte, renouvelée à court terme, serait de nature à fragiliser l'édifice financier britannique, aussi la conquête des Mascareignes est-elle décidée.

Philippe Haudrère

☛ *Bordeaux*, Decaen, Duguay-Trouin, *États-Unis*, *Marseille*, Pavillons corsaires et pirates, Pitot, Pointis, *Saint-Malo*, *Salem*, Seignelay, Suffren, Surcouf

Îles anglo-normandes

Les îles Anglo-Normandes (*Channel Islands* en anglais) désignent un ensemble d'îles situées dans la Manche, à l'ouest de la presqu'île du Cotentin. Elles se composent principalement de Jersey, Guernesey et Aurigny. Depuis le Moyen-Âge (1204), elles dépendent de la couronne d'Angleterre. Si, de nos jours, on y parle majoritairement anglais, ce ne fut pas le cas jusqu'à la Seconde Guerre mondiale. Les habitants de ces îles, qui entretenaient beaucoup de relations avec leurs voisins normands, parlaient le jersiais ou le guernesiais, c'est-à-dire le patois normand, à défaut de parler français. Cet archipel a d'autant plus d'importance pour l'Angleterre que c'est tout ce qui lui reste de la guerre de Cent Ans, du temps où la Manche était « un chemin intérieur ». Surtout, leur position permet à Londres de revendiquer la possession de l'ensemble du Channel en échange d'un régime fiscal très favorable qui se double d'une contrebande active avec la France, y compris durant les guerres. La communauté huguenote établie dans l'archipel a toutes les facilités pour s'adonner à cette activité.

Tout au long des conflits qui opposèrent la France et l'Angleterre du XVIIe siècle au début du XIXe siècle, les îles Anglo-Normandes (Guernesey et Jersey surtout) passent pour de véritables « nids de guêpes » corsaires aux yeux des marins français qui s'aventurent en mer. C'est le résultat de l'abolition de la neutralité des îles en 1689, à quoi l'Angleterre doit ajouter une large tolérance à l'égard des *smogleurs*. D'ailleurs, les habitants utilisent l'argument de l'enrichissement général grâce à la contrebande qui permet d'armer en course et de prendre sur l'ennemi national. S'opposant aux navires *high privateering* anglais qui se lancent dans de grandes opérations en haute mer dans l'océan Atlantique, les Jersiais et Guernesiais ne pratiquent que le *Channel Privateering*, c'est-à-dire une course à échelle plus réduite, en mer de Manche ou le long des côtes françaises. Ces *Channel privateers* naviguent sur des embarcations modestes, allant des « coquilles de noix » et « des canots à rames » de moins de 10 tx à des bâtiments plus importants de 130 ou 140 tx. La plupart d'entre eux jaugent entre 20 à 70 tx, approvisionnés pour des croisières courtes, de deux semaines à trois mois, et équipés d'un armement réduit, peut-être 4 à 8 petits canons et d'un nombre équivalent de pierriers. L'investissement des Anglo-normands dans la guerre de course varie sensiblement selon les conflits. À la fin du XVIIe siècle, durant les guerres qui opposent la France à l'Angleterre, Guernesey et Jersey constituent incontestablement un pôle corsaire britannique essentiel, moins par le nombre d'armements, que par le nombre de ses prises (jusqu'à 67 % de l'ensemble des prises sous la guerre de Succession d'Espagne), ce qui accrédite pleinement la réputation de ce « redoutable nid de guêpes » qu'on lui prête. Au XVIIIe siècle, les résultats sont sensiblement moins brillants, ce qui permet à d'autres ports anglais comme Londres et Bristol de disputer cette prédominance prédatrice. Depuis le XVIIe siècle, l'île d'Aurigny (au large du cap de la Hague) pratiquait également la guerre de course, mais dans une moindre mesure. Ses

corsaires étaient généralement comptabilisés avec ceux de Guernesey, puisque l'île relevait de son bailliage. Toutefois, sous la guerre d'Indépendance américaine, ils sont considérés à part.

Pendant la guerre de la Ligue d'Augsbourg (1688-1697), 490 lettres de marque sont délivrées par la Haute Cour de l'amirauté anglaise contre la France (77 % pour les armateurs de Londres, 14 % pour les Anglo-Normandes). Les corsaires de Jersey et de Guernesey jaugent alors en moyenne 55 tx; ils sont équipés de 8 canons et de 39 hommes. Au cours de ce conflit, les résultats des campagnes sont excellents. Sur les 512 prises accomplies par des particuliers britanniques sur les Français, 210 le sont par des navires de Londres, 254 par des Anglo-Normands (soit 50 %) et seulement 48 par des corsaires d'autres ports. Les Anglo-Normands attaquent généralement de petits bâtiments. Le tonnage moyen de leurs prises est de 48 tx, tandis qu'il monte à 97 tx pour celles des autres ports. Guernesey représente alors le principal port corsaire des îles Anglo-Normandes. Les 38 bâtiments que cette île envoie en course au cours de ce conflit réussissent 192 prises, françaises pour la plupart. Le corsaire le plus chanceux, le *Monmouth Galley* de John Tupper, est un bâtiment de 60 tx (10 canons, 80 hommes d'équipage) qui réussit 34 prises entre 1692 et 1697, jaugeant en moyenne 66 tx. Le capitaine Tupper s'était déjà auparavant saisi de 8 prises sur un autre bâtiment, le *Swallow* (30 tx, 4 canons et 36 hommes), ce qui faisait de lui l'un des principaux acteurs de la course guernesiaise au cours de ce conflit. En comparaison, l'effort consenti par l'île de Jersey dans la guerre de course paraît plus modeste: 10 bâtiments sont armés en course; ils ramènent pourtant 62 prises. Parmi eux, le *Three Eagles* (60 tx, 12 canons, 40 hommes), commandé par le capitaine James Lemprière, réussit à lui seul 32 prises d'un tonnage moyen de 47 tx. La plupart des captures opérées par les Anglo-normands se constitue généralement d'embarcations françaises qui se livrent au cabotage entre la Bretagne et la Normandie. Sous la Guerre de Succession d'Espagne, l'activité est menée avec autant d'intensité. Sur les 1 622 lettres de marque délivrées par l'amirauté anglaise, 58 % le sont pour des navires de Londres et 16 % pour des navires anglo-normands. Les résultats deviennent alors exceptionnels. Sur les 1 176 prises réalisées par les Britanniques au cours de ce conflit, 788 le sont par les Anglo-Normands, c'est-à-dire 67 %. Indiscutablement, Guernesey et Jersey constituent le pôle corsaire le plus performant puisque les succès de Londres ne représentent que 16 % de l'ensemble, Bristol 5 % et les autres ports 12 %. Guernesey incarne encore la base principale des *Channel privateers*. Les 142 corsaires que l'île arme en course ramènent 622 prises. Parmi eux, Thomas Natfel, capitaine du *Flying Dragon* (50 tx, 8 canons, 50 hommes) réussit 28 prises, entre 1704 et 1711, d'un tonnage moyen de 55 tx. De son côté, Jersey compte 61 capitaines corsaires, dont Andrew de Sainte Croix, William Bushell et Edward Dumaresq. Tous ensemble, les corsaires jersiais totalisent 138 prises. Une fois encore, la Manche constitue la zone de croisière préférée des corsaires anglo-normands. Ils chassent surtout le long des côtes françaises, plus particulièrement celles du Cotentin, mais ils peuvent descendre jusqu'à Bordeaux.

Au XVIIIe siècle, l'investissement des Anglo-normands dans la guerre de course décroît sensiblement. Sous la guerre de Succession d'Autriche, l'amirauté ne délivre des lettres de marque qu'à 74 de leurs navires à raison de deux tiers pour ceux de Guernesey et un tiers pour Jersey. Cela ne représente plus que 6 % de l'ensemble des lettres accordées aux ports britanniques. Le nombre de captures baisse tout autant. Avec seulement 150 prises (107 pour Guernesey et 43 pour Jersey), les îles Anglo-Normandes ne réalisent que 22 % du total des prises britanniques, contre 50 % sous la guerre de la Ligue d'Augsbourg et 67 % sous la guerre de Succession d'Espagne. La réussite des conflits précédents est moins éclatante, ce qui fait reculer les îles Anglo-Normandes au deuxième rang des pôles corsaires britanniques, derrière Londres (mais devant Bristol). Malgré cela, les îles conservent leur importance

corsaire de la fin du XVIIe siècle. Opérant toujours le long des côtes françaises contre de petites embarcations au cabotage, le montant brut de leurs gains est estimé à 60 000 £. Parmi les corsaires les plus chanceux, le capitaine Snow se fait remarquer à bord du *Willing Mind* (40 tx, 6 canons) de Jersey, puis de la *Molly* (250 tx, 15 canons) de Guernesey avec lesquels il réalise 11 prises, quatre recousses et 3 rançons qui rapportent ensemble un gain considérable. La guerre de Sept Ans, qui s'avère désastreuse pour les Français, redonne aux Anglo-normands l'espoir d'améliorer leurs résultats. Quelque 160 lettres de marque sont délivrées à 121 bâtiments anglo-normands, toujours dans les mêmes proportions (2/3 pour Guernesey et 1/3 pour Jersey), ce qui représente 10 % du total britannique. Les corsaires anglais prennent 641 navires français, parmi lesquels on compte 150 bâtiments capturés par les Guernesiais et les Jersiais (soit 23 %). Ils agissent très souvent seuls, mais ils s'associent parfois à deux ou à trois, que ce soit avec d'autres Anglo-Normands ou avec d'autres corsaires anglais (de Londres, de Bristol ou de Liverpool). Philip Le Crosnier, capitaine de la *Defiance* (60 tx), passe pour un corsaire chanceux au cours de cette guerre après deux campagnes particulièrement rentables, menées en 1756 et 1757, grâce à la capture de 11 bâtiments et 3 rançons. Le montant de ses gains reste toutefois controversé.

Pendant la guerre d'Indépendance américaine, 715 lettres de marque sont délivrées à 223 bâtiments anglo-normands – 26 d'Aurigny, 90 de Guernesey et 107 de Jersey – ce qui représente toujours 10 % du nombre total de commissions en guerre délivrées par l'amirauté anglaise. Les corsaires anglo-normands accomplissent 435 prises (soit 33 % du total des prises britanniques). Bien que la majorité des bâtiments corsaires ne jauge que 50 à 100 tx, Jersey se lance toutefois dans la guerre de course en 1778 avec deux navires exceptionnels : la *Charming Nancy* (200 tx, 20 canons) et le *Salisbury* (250 tx, 18 canons). Mais très vite, les armateurs reviennent aux corsaires de petit tonnage. Contrairement aux conflits précédents, la proportion des corsaires entre Jersey (1/3) et Guernesey (2/3) varie sensiblement. Tandis que Guernesey et Aurigny totalisent ensemble 116 bâtiments, Jersey en compte 107, ce qui établit cette dernière sur un pied d'égalité avec sa voisine. Jersey et Aurigny augmentent leur activité grâce à l'esprit d'entreprise particulièrement développé chez certains marchands comme la famille Fiott (à Jersey) ou celles de John Le Mesurier, Nicholas Robilliard et Edward Anley (à Guernesey) qui n'hésitent pas à investir non seulement dans différents bâtiments des trois îles, mais aussi dans ceux de Londres ou des autres ports britanniques. À l'issue de ce conflit, des recherches récentes ont comptabilisé 221 prises (françaises pour la plupart et américaines) pour le compte des Anglo-Normands, dont la valeur brute totale s'élèverait à 981 300 £. Ces déprédations sont l'une des causes des deux tentatives de débarquement françaises en 1779 et 1781, obligeant les habitants à se doter de petites tours de défense, les *martello towers*. Les informations lacunaires dans la recherche anglaise ne permettent malheureusement pas de suivre les performances de ces corsaires avec précision pendant la période qui suit la Révolution française.

Michel Aumont

☛ *Bodeaux*, *États-unis*, *Londres*

Iranun (ou Illanum, ou Lanun) : voir ***Mer de Sulu***

Ita Pieter Adriaensz (v. 1596-v. 1638)

Pieter Adriaensz ou Adriaenszoon Ita est un marin méconnu de l'histoire maritime et coloniale hollandaise. C'est un zélandais originaire de Flessingue. Il apparaît dans l'histoire hollandaise lorsqu'en 1616, avec 130 ou 150 colons pour la plupart anglais, il installe une colonie en Amazonie. Cette colonie se développe et croît malgré les escarmouches avec les Indiens.

Cette présence constitue une menace pour les Portugais. En 1622, une expédition dirigée par Bento Maciel Parente détruit tous les établissements européens de la région dont celui d'Ita. Ce dernier perd par ailleurs son navire qui est brûlé.

On sait peu de chose par la suite sur Ita. On ne connaît pas non plus la date de son entrée au service de la *WIC*. En tout cas, au début de l'année 1628 il se trouve nommé commandant d'une des quatre escadres armées par cette compagnie. À ce moment la *WIC* accentue son effort contre les Espagnols et les Portugais. Les autres escadres sont dirigées par Piet Hein, par Dirck Simonsz Uytgeest – douze navires de force identique à celle qu'aura Ita – qui revient en 1629 avec plusieurs prises effectuées entre le Brésil et l'Afrique, et par Adriaen Jansz Pater qui appareille en août 1628, à la tête de douze ou dix-sept vaisseaux renforcés après le succès de Hein par une autre flotte de quatorze navires sous Jan Jansz de Hoorn.

La flotte de Ita s'élève à douze navires soit au moins 198 canons et 1 042 hommes. Son objectif est de croiser dans les Caraïbes afin de s'emparer de la flotte de l'or et d'affaiblir les Espagnols. Il doit aussi amener 63 colons à Tabago (Tobago), embarqués sur le *Fortuin* (capitaine Geleyn van Stapels). Fin janvier 1628, la plupart des navires quittent les ports. Le gros de la flotte arrive dans la mer des Caraïbes au début du mois de mars. Après avoir essuyé des pertes sur la côte venezuelienne, Ita remonte vers les Grandes Antilles. Le 4 juin, au large d'Haïti, la prise d'une barque permet à Ita de s'informer sur les routes et l'état de la flotte espagnole. Ainsi il apprend que sur les navires du Honduras, les équipages sont malades d'où l'envoi de renforts pour les suppléer et que le meilleur endroit pour les intercepter est lorsqu'ils passent au large de la Havane. Le 1er août les deux navires du Honduras ayant pour Amiral Alvaro de La Cerda (40 canons et 600 hommes) sont découverts au large du cap Saint-Antoine. La chasse s'engage. Le *San Jago* s'échoue et subit les premières attaques. Les Espagnols tentent des renforts en munitions et en hommes avec des barques à partir de La Havane mais les Hollandais veillent. Le combat est terrible. Le *San Jago* et la *Nossa Senhora de los Remedios* finissent par se rendre. Le 3 août le *San Jago* est dépouillé de sa marchandise et brûlé. L'autre navire espagnol subira le même sort le 15 août, au large de la Floride. Ita est de retour en septembre en Zélande. Le butin provenant des deux navires et de la douzaine de barques prises se compose de 2 398 caisses d'indigo, de 6 178 peaux sèches, de 266 paquets de salsepareille, 12 canons de bronze, 28 canons de fer, 52 livres d'argent et de 7 000 livres de gingembre entre autres, soit pour 200 000 fl. Ita et les capitaines sont félicités par les actionnaires de la chambre de Zélande. Un récit et des images de cette campagne sont édités peu de temps après. En 1630, il est nommé Amiral de la *WIC* dans la flotte dirigée par Lonck et joue un rôle capital dans la prise d'Olinda. À la suite de cet épisode, il doit, à la tête d'un détachement, se joindre à la flottille de Dierick Ruyters aux Antilles. La campagne de 1630-1631 ne connaît pas un grand succès. En 1634, il est choisi pour devenir capitaine de la marine hollandaise. En 1636, Johan Evertsen dirige une flottille de cinq navires où, parmi les capitaines, on retrouve Pieter Ita et Joost Banckert. C'est cette flottille qui, le 26 février 1636, réussit après un long combat à couler les navires de deux dunkerquois célèbres, Jacques Colaert et Mattheus Rombouts. Près de 200 prisonniers seront ramenés à Flessingue. Les officiers sont récompensés par des chaînes en or. Prend-il alors sa retraite ? Ita décède vers 1638. Marié, il a eu deux filles. Johanna, qui épouse en 1659 Cornelis Evertsen le Vieux, et meurt en 1700. Adrianna se marie en 1644 avec Adriaen van Trappen dit Banckert le Vieux, qui disparaît deux ans plus tard. Pieter Adriaenszoon Ita a marié ses filles à deux officiers généraux de la marine hollandaise qu'il connaît pour avoir servi avec lui.

Roberto Barazzutti

☛ BANCKERT, COLAERT, EVERTSEN, *FLESSINGUE*, HEIN, LONCK, PATER, *WIC*

J

Jacobsen Alexandre Charles
(5 octobre 1629-février 1691, Dunkerque)

Alexandre Charles Jacobsen est le troisième fils de Charles Jacobsen (1595-1637), qui a été capitaine corsaire avec son frère François dans l'escadre Ribera en 1628, et de Cornélie Wittebolle (1599- ?), elle-même fille d'un capitaine corsaire de Dunkerque. Il est également le petit-fils de Michel Jacobsen.

En 1664, le comte d'Estrades recommande Alexandre Charles Jacobsen pour prendre la tête d'une des deux frégates destinées à l'escorte des bélandres entre Dunkerque et Boulogne. Le second est Panetié. Colbert donne son accord. Panetié reçoit l'*Hirondelle* de 30 canons et Jacobsen la *Notre-Dame des Anges* de 16 canons et 80 hommes. Avant les hostilités, Jacobsen navigue au cabotage en mer du Nord, souvent sous pavillon hollandais. En 1665, les deux frégates sont rattachées à l'armée de Beaufort et affectées à l'escorte des convois de la gabelle. À l'automne, Jacobsen passe alors sur le corsaire la *Dunkerquoise* puis sur le *Saint-Louis* en 1666 dont Pierre Bart l'aîné, futur capitaine corsaire, est le pilote.

Au printemps, Jacobsen, contraint de se réfugier avec une prise à Ostende est bloqué par les Espagnols. Il est finalement relâché mais ces incidents anticipent la guerre avec l'Espagne qui éclate en 1667. Les corsaires d'Ostende attaquent Dunkerque avec plus de quarante corsaires alors que les Dunkerquois n'en arment que huit. Jacobsen retrouve la *Notre-Dame des Anges* et croise avec Panetié mais les prises sont de faible valeur. Seulement huit corsaires dunkerquois appareillent en 1667. Pour les encourager, Louis XIV détache Jacobsen à leur côté mais le bilan de cette course reste très maigre. Jacobsen, accusé de manquer de courage, n'est pas recruté par le Roi pour les courses suivantes et retourne au cabotage.

Mais au début de la guerre de Hollande, Jacobsen retrouve un corsaire, la *Levrette* de 55 tx, puis l'*Alexandre* de 60 tx en 1672. En 1673, il commande les *Armes de Dunkerque*, frégate neuve de 50 tx que Charles de Keyser commandera en 1674 dans l'escadre de Jean Bart. Jacobsen monte successivement la *Pouponne* de 40 tx, la *Querelleuse* en 1674, puis le *Dauphin* 100 tx à l'automne 1674. En avril 1675, il appareille avec Jean Bart sur la *Royale* et de Keiser sur le *Grand Louis*. En septembre, ils s'emparent de l'*Arbre de Jessé*, flûte vendue 185 000 l-t. Le 28 mars 1676, les trois navires rejoints par Pierre Lassy, qui commande le *Saint-Michel*, s'emparent d'un convoi de bélandres. Jean Bart et Keyser attaquent le convoi tandis que Jacobsen et Lassy capturent les marchands. Jacobsen reste avec Jean Bart jusqu'en 1677 mais Louis XIV accorde une main levée à un dogre anglais ce qui oblige les trois capitaines à verser solidairement 300 l-t à l'armateur. L'association de Jacobsen et de Jean Bart cesse alors. La réputation corsaire d'Alexandre Jacobsen est fort contestée, mais Jean Bart aurait-il navigué en association avec

lui plus de deux ans s'il n'avait pas eu confiance en son adjoint ?

Durant la paix, Jacobsen reprend la navigation au cabotage. À la reprise des hostilités en 1688, il reçoit un nouveau corsaire, le *Tartare* de 20 tx qui semble avoir été son dernier commandement. Il avait épousé le 1er octobre 1667 Jeanne Divernet qui meurt en couche en 1681 après lui avoir donné deux filles. Il se remarie le 29 janvier 1682 avec Jeanne Langhetée. Alexandre Jacobsen est un des rares capitaines à avoir commandé des corsaires pendant trois conflits. Il n'a pas connu la célébrité mais il est bien représentatif des capitaines de second plan qui ont surtout commandé des corsaires du premier ou du second type.

Patrick Villiers

☛ BART, *DUNKERQUE*, JACOBSEN (*MICHEL*), *OSTENDE*, PANETIÉ, PAVILLONS CORSAIRES ET PIRATES

JACOBSEN MICHEL DIT *EL ZORRO DEL MAR* (1560, Dunkerque-17 décembre 1632, San Lucar)

Surnommé « El Zorro del mar » – le Renard de la mer – Michel Jabobsen est une figure incontournable de l'histoire de Dunkerque puisque son effigie fait partie des six statues qui ornent la façade extérieure du beffroi de l'hôtel de ville. Fils de Jean Jacobsen (v. 1520-v. 1563), lui-même noté comme capitaine corsaire de Dunkerque en 1555, Les Jacobsen, originaires de Rotterdam, ont rallié le roi d'Espagne et abjuré le protestantisme. En 1585, Michel reçoit le commandement d'un des sept flibots de Dunkerque armés en course par le trésorier et le receveur des prises. Le 22 janvier 1586, il s'illustre en sauvant un navire du Roi, le *Saint-Nicolas* auquel les Hollandais révoltés ont mis le feu. En 1587, il est capitaine du corsaire le *Chien*. En août 1588, il est affecté comme pilote auprès de l'*Invincible armada*. Il reçoit 77 l-t pour le prix de ses services et surtout échappe au désastre. En novembre, il offre à l'Église 111 l-t sur le produit d'une prise faite le mois précédent.

Les archives le retrouvent en 1595. Il entre alors au service du roi d'Espagne mais navigue sur le *Lévrier*, navire armé pour un tiers par la ville, autant par le Gouverneur et un cinquième par Jacobsen avec, à ses côtés, l'armateur de Walle. Il fait alors de nombreuses prises grâce à laquelle, il gagne son surnom de « Renard de la mer ». Le 30 juillet 1600, l'Amiral d'Arenberg réquisitionne, pour les adjoindre à ses neuf flibots de guerre, les deux corsaires commandés par Jacobsen et son frère Mathieu. Il s'agit d'attaquer la flotte de pêche des Hollandais et de capturer le maximum de pêcheurs afin d'en tirer ultérieurement des rançons.

En 1602, lors du réarmement de l'escadre royale des Archiducs à Dunkerque, Michel Jacobsen est officier du roi d'Espagne sur un des cinq navires commandés par Adrien Dierickésen, vice-Amiral des Flandres. À la mort d'Adrien Diericksen, le Gouvernement ne pouvant payer leur solde, les navires sont armés par l'armateur de Walle et le Gouverneur. En 1604, son navire la *Santa Maria* et la *Santa Clara* (Egbert Willemsen), refugiés en raison du mauvais temps à Portsmouth, sont saisis par les Anglais, alliés de fait avec les Hollandais et ne seront jamais restitués. Jacobsen, également armateur, expédie en course de petits corsaires d'une dizaine de tonneaux en 1604 et 1605. En 1609, au moment de la paix avec les Provinces-Unies, il fait partie des sept capitaines titulaires des Archiducs.

À la rupture de la trêve, en 1621, Jacobsen figure parmi les 12 capitaines de mer du roi d'Espagne à qui sont affectés les navires de guerre en construction à Dunkerque. En 1624, Philippe IV le nomme chevalier de Saint-Jacques. En 1626, il reçoit le commandement de l'armada de Dunkerque, escadre royale qui croise de la côte d'Espagne à la mer du Nord. Le Roi le fait Amiral des Flandres. Jacobsen attaque les escadres hollandaises mais escorte également les navires chargés de troupes pour les Flandres : 1 000 hommes en 1631. Ayant choisi de faire le tour de l'Angleterre, il tombe à l'improviste sur la flotte hollandaise de

pêche au hareng sur le Dogger Bank et détruit quantité de busses. Il réédite la même performance en 1632 en débarquant 4000 hommes. Dunkerque est alors à son apogée, soutenue par une solide coopération entre flotte de guerre et corsaires. Revenu croiser sur les côtes d'Espagne, Jacobsen réalise un dernier exploit en mettant en fuite une dizaine de navires turcs, mais il meurt peu, après atteint « d'une fièvre chaude ». Le Roi ordonne que ses funérailles soient prises en charge par le trésor royal.

Michel Jacobsen avait eu de son épouse, Laurence Weus, fille de Cornil Weus, capitaine corsaire (1535-1587), sept garçons et cinq filles. Quatre de ses fils sont corsaires ou commandants de vaisseaux de guerre du roi d'Espagne : Antoine, Charles, François et surtout Jean Jacobsen, commandant du vaisseau espagnol *Saint-Vincent* qui se fait sauter le 3 octobre 1622 plutôt que de se rendre, après treize heures de combat contre neuf navires hollandais, et après avoir coulé le vice-Amiral Herman Kleuler. Une de ses filles, Agnès Jacobsen, épouse Michel Bart, ancêtre de Jean Bart. Le parcours de Michel Jacobsen, d'une durée exceptionnelle, est révélateur de l'intégration d'un certain nombre de capitaines corsaires dunkerquois recrutés par la marine de guerre espagnole et finissant aux plus hauts grades, à condition d'avoir prouvé sa confession catholique. Le parcours de Jean Bart n'est pas sans rappeler celui de ce bisaïeul.

Patrick Villiers

☛ BART, *DUNKERQUE*, WALLE

JANSSEN WILLEM (?-ap. 1609)

On dénombre plus de 10 capitaines corsaires dénommés Janssen à Dunkerque, des années 1560 aux années 1609, mais le plus célèbre est assurément Willem Janssen qui s'illustre principalement de 1599 à 1609. À la suite du désastre de l'*Invincible armada*, Alexandre Farnèse, gouverneur des Pays-Bas, décide de relancer la course à Dunkerque en combinant une armada royale et des corsaires. En 1590, sont ainsi réunis dix flibots de guerre de petit tonnage, tous compris entre 35 et 90 tx, et une dizaine de corsaires. Cette armadilla fournit les cadres dont la marine de guerre espagnole use lorsqu'elle vient ponctuellement à Ostende et Dunkerque. Adrien Diericksen, devenu vice-Amiral des Flandres, la commande. La plupart des grands noms, corsaires ou de l'armada des Flandres, commandent ou commanderont un bâtiment de l'armada et parmi eux Willem Janssen.

Ce dernier, auteur d'un homicide en 1595, a été gracié en 1598, en raison de ses qualités de marin et réintégré dans la flotte de guerre espagnole. En 1600, sur la *Sainte Isabelle*, il participe à la grande attaque des flottes de pêche hollandaises sur ordre de l'archiduc Albert, sous le commandement de l'Amiral d'Arenberg, et croise en course du Portugal à la Flandre. Willem Janssen est récompensé pour ses prises à l'instar d'Antoine Rycx et de Mathieu Coalert.

Le 9 mai 1602, aux côtés d'Adrien Diericksen, avec Jacques Van de Walle comme armateur, il s'empare de sept bâtiments anglais richement chargés. Cette croisière leur vaut comme récompense une chaîne d'or d'une valeur de 600 l-t. Quelques mois plus tard, Van de Walle reçoit comme récompense un collier de diamants trouvé sur une prise de Janssen. Les Hollandais réagissent par le blocus de Dunkerque et d'Ostende. Janssen s'illustre en forçant ce blocus qui paralyse la Flandre espagnole. Cependant les équipages de Dunkerque désertent en nombre, en raison des maigres paiements offerts par le roi d'Espagne ; et Janssen lui-même voit ses hommes le quitter. En 1607, l'amirauté le propose au comte d'Arenberg comme lieutenant-Amiral pour succéder à Adrien Diericksen qui accepte volontiers car, écrit-il « je ne trouve personne plus idoine ». Avec la trêve de 1609, les équipages de l'armada sont licenciés et Willem Janssen arrête également de naviguer.

Patrick Villiers

☛ *DUNKERQUE*, *OSTENDE*, RYCX, WALLE

JERSEY : voir ***ÎLES ANGLO-NORMANDES***

JOL CORNELIS CORNELISZ
(1597, Scheveningen-31 octobre 1641)

Cornelis Cornelisz Jol est le plus jeune enfant de Cornelis Jansz Jol. Ce dernier est propriétaire et patron de sa barque de pêche. Mort en 1600, il n'a pu enseigner le métier de la mer à son fils dont la première dans les archives intervient lors de son mariage en 1620 avec Aaltje Jans. Ils auront trois enfants dont Cornelis Corneliszoon Jol qui sera capitaine lors de la première guerre anglo-hollandaise. Sans en connaître les raisons ni les circonstances, on peut toutefois affirmer qu'à partir de 1626 Cornelis Jol entre au service de la *WIC* qu'il ne va pas quitter et dont il va écrire quelques-unes des plus belles pages. Ainsi il entame neuf voyages à destination des Antilles ou de l'Atlantique Sud entre l'Afrique et le Brésil, si on ne tient pas compte du dernier qui lui sera fatal. Les premiers voyages se font à bord de son yacht, fort de 68 hommes et 16 canons en 1626. Il fait partie ainsi en 1628 et 1629 de la flotte dirigée par Uytgeest, en 1630 de celle de Diericks de Ruyter ou Ruijter. En 1631, il embarque dans l'escadrille dirigée par Jonathan de Necker, forte de deux navires et un yacht, soit 50 canons et 215 hommes. Au cours du mois d'août, Necker retourne au pays, laissant Jol poursuivre sa campagne. Après avoir caréné sur l'Île-à-Vache, il est rejoint par deux autres corsaires, Cornelis Lucifer et Mattheus Janssen, avec lesquels il écume durant des mois les Antilles, étant de retour aux Provinces-Unies au printemps 1632. Son cinquième voyage commence dès l'automne. Il se retrouve, au début de l'année 1633, sous les ordres de Jan Jansz de Hoorn. Cette campagne sans grand butin se traduit notamment par la destruction de la ville de Truxillo, où aucun galion n'était venu depuis deux ans, et l'attaque de Campêche. Dans ce dernier port stationnent vingt-deux navires, quasiment tous vides. Hoorn ramène neuf charges de cacao et de bois de Campêche et brûle les navires car les forces espagnoles comptent environ 1400 Indiens, Nègres et soldats alors qu'il ne dispose à terre que de 400 hommes. Jol rôde dans les Caraïbes jusqu'au printemps 1634. Durant cette campagne de près de deux ans, ce sont trente-cinq navires qui sont pris par Jansz et Jol. Jol repart à Noël 1634 où il se joint à la flotte de Cornelis Janszoon Uytgeest venue attaquer la ville de Santiago de Cuba. On retrouve ici une des préconisations faites en 1629 par Diericks Ruyters. Par la ruse, en arborant le pavillon espagnol, ils pénètrent dans la rade, mais le butin est mince car l'argent a déjà été expédié. Jol poursuit sa campagne sur les côtes vénézuéliennes en s'alliant alors avec Pieter Jansz Domburgh. Au cours de l'été, de nombreux combats se déroulent contre des frégates espagnoles fortement armées. Le 15 juin 1635, quatre frégates envoyées par le gouverneur de Carthagène rencontrent Jol qui a nargué les autorités en passant devant les côtes avec une prise. Le lendemain, le navire vice-Amiral est pris. Jol remet les 150 hommes d'équipage à terre ne gardant que le commandant afin que le gouverneur de Carthagène restitue ses prisonniers hollandais. L'échange a-t-il lieu ? Le navire est brûlé après que Jol ait pris ses canons. En août, il croise le yacht royal de l'île de Margarita fort de dix-neuf canons et 200 hommes, accompagnant un petit navire marchand. Le yacht est mis en fuite et le petit navire pris. Le 19 septembre, devant La Havane, il prend le navire Amiral de Carthagène. Le butin s'amoncellant, Jol décide de rentrer. Hélas, il est capturé avec ses prises le 28 octobre 1635 par l'Amiral dunkerquois Collaert. Libéré en mai 1636, il repart en août 1636 mais cette fois en tant que commandant d'une escadre d'un navire et de deux yachts dont un dirigé par son frère Siebert. En 1637, on le trouve en train de croiser dans les Antilles avec d'autres corsaires hollandais comme Abraham Michielsz Roozendael. Le 22 juin 1638, il quitte Recife à la tête de quatorze navires portant au minimum 319 canons, 600 soldats et 900 marins. Le but est la capture de la flotte dirigée par Don Carlos de Ibarra.

Jol est soutenu par des flibustiers et corsaires hollandais car il dispose de dix-sept navires au moins lorsqu'il rencontre, le 30 août 1638, près de Cabanas, la flotte de galions espagnols. Les Espagnols offrent une résistance acharnée et seul deux navires sont pris. Jol n'en continue pas moins la chasse. L'affrontement a lieu de nouveau le 3 septembre, mais il ne réalise que peu de prises car il n'est que faiblement soutenu par les capitaines. Au retour, s'ouvre en mars 1639 un Conseil de guerre qui condamnera six de ces officiers.

Par la suite, Cornelis Jol fait partie des renforts envoyés par la *WIC* à Marteen Tromp devant les Dunes et participe à la défaite de la flotte d'Oquendo. Par la suite, au début de l'année 1640, il quitte les Pays-Bas, commandant avec Cornelis Lichthart une flotte toujours armée par la *WIC*, forte de vingt-huit navires avec 2 330 marins et 2 430 soldats. Après avoir transporté ces renforts au Brésil et croisé le long des côtes de ce pays, Jol quitte cette zone en juillet 1640 avec vingt navires et quatre yachts vers les Antilles, obnubilé par les flottes des galions. Il arrive devant les côtes d'Hispañiola en août. Il décide alors de croiser devant les côtes cubaines divisant sa flotte en trois, renforcée par douze corsaires présents sur les lieux. Malheureusement du 11 au 13 septembre, un terrible ouragan lui fait perdre sept navires dont quatre s'échouent sur les côtes cubaines. Cette diminution des forces le contraint à revenir au Brésil. Malgré cet échec, Cornelis Jol garde la confiance des *Heeren XIX*, le conseil d'administration de la *WIC*. Le 31 mai 1641, il quitte Recife avec vingt-et-un navires et 3 000 hommes environ. Il va réussir ce que Piet Hein n'avait pu réaliser, la prise de Loanda, le 25 août 1641. Le 17 septembre, il se dirige vers l'île de Sao Tomé dont il s'empare aussi. Mais les fièvres et autres maladies tropicales auront raison de cette expédition : le 31 octobre 1641, Jol décède des suites de ces fièvres.

Cornelis Jol est surnommé « Houtebeen » ou « Pie de Palo » par les Espagnols. Ce surnom lui vient de la perte d'une jambe lors d'un combat. On a pu constater plusieurs fois sa pugnacité. De Laet, le premier historien de la *WIC*, rapporte qu'entre 1628 et 1637 il a capturé en tout cent treize navires.

Roberto Barazzutti

☛ FLIBUSTIERS, HEIN, HOORN, LUCIFER, OQUENDO, PAVILLONS CORSAIRES ET PIRATES, TROMP, *WIC*

JONES PAUL, SURNOM DE JOHN PAUL, ALIAS *PAVEL DZONES* (6 juillet 1747, Arbigland [Écosse]-18 juillet 1792, Paris.)

Plus qu'un corsaire, Paul Jones est un mythe américain. Il peut être considéré comme le fondateur de la Marine de ce pays et sa célébrité internationale ne s'est pas estompée. Son père, John, est jardinier à Arbigland. Il suit d'abord, à 12 ans, un apprentissage chez un négociant de Whitehaven qui commerce avec l'Amérique. Il effectue un premier voyage sur le *Friendship* comme apprenti, puis se rend en Amérique du Nord où est établi son frère aîné à Fredericksburg, en Virginie. Selon certaines sources, il gagne l'Amérique après avoir tué un charpentier (1773), selon d'autres il aurait été maltraité lors d'un séjour en prison et aurait juré de se venger. Bien qu'il commande plusieurs marchands, il se trouve en situation difficile en Virginie, d'autant plus qu'il a une réputation de grande sévérité envers ses marins. Dès lors, il assume le surnom de Jones. L'organisation de la Marine continentale constitue pour lui une aubaine. Il accepte d'être premier lieutenant sur l'*Alfred* (7 décembre 1775). Il est ensuite capitaine de la *Providence* et capture plusieurs navires britanniques. En dépit de ses attentes, on lui confie seulement une frégate de 18 canons, le *Ranger* (14 juillet 1777). Il gagne la France en novembre où il attend un commandement plus important. Il est bien accueilli à Versailles. Benjamin Franklin qu'il admire le fait recevoir dans la loge maçonnique « Les Neuf Sœurs ». Son *Ranger* est le premier navire américain à recevoir le salut de la flotte française, qui illustre l'indépendance de la nouvelle République.

Il quitte Brest pour une première croisière (10 avril 1778), lors de laquelle il capture le sloop *Drake* sur les côtes d'Irlande (20 avril), puis descend à Whitehaven qu'il connaît bien, incendie le port et attaque l'île Sainte-Marie (le 23). Il se livre à une vengeance personnelle en attaquant par surprise le château de Lord Selkirk, dont son père avait été le jardinier. La comtesse, seule présente, lui livre son argenterie qu'il lui renvoie, lui signifiant par là son mépris.

Une seconde croisière débute en août 1779. Nommé commodore, Jones est à la tête d'une petite escadre franco-américaine composée du *Bonhomme-Richard* de 42 canons (ex-*Duc de Duras*), de la *Pallas* de 32 canons, de la *Vengeance* de 12 canons, du *Cerf* et de l'*Alliance* sous le commandement du Français Pierre Landais. Il doit conduire contre Liverpool une expédition de 700 hommes aux ordres de La Fayette, mais ce projet est éventé. Le 22 septembre, il combat la *HMS Serapis* de 50 canons, principale escorte d'un convoi. Mais engagé également par la *HMS Countess of Scarborough* de 20 canons, il lance au commandant Pearson qui lui demande de se rendre, le fameux « I have not yet begun to fight! ». Alors que Jones a lié son navire à la *Serapis* pour l'abordage, l'*Alliance* de Landais ouvre indistinctement le feu sur les deux, condamnant à terme le *Bonhomme-Richard*! Fort heureusement, Jones est vainqueur des deux ennemis qu'il envoie aux Provinces-Unies comme prises françaises. En deux courses, il a fait plus de 800 prisonniers, aussi Louis XVI lui confère comme protestant l'ordre du Mérite militaire et lui accorde une épée d'honneur. Celle-ci porte « Vindicati maris Lvdovicvs XVI remvnerator strenvo vindici ». De leur côté, les Anglais le voient comme un pirate. Il revient en France mais ne peut s'opposer au retour de Landais en Amérique. Il regagne Philadelphie le 18 février 1781, où il reçoit les félicitations du Congrès américain, une médaille d'or et une lettre flatteuse de George Washington. Il joint la flotte de Vaudreuil pour l'assaut contre la Jamaïque sous les ordres de d'Estaing, mais la paix annule ce projet. Il reçoit le commandement du *74 America*, (juin 1782), mais celui-ci est cédé à la France. En 1783, il reçoit mission de revenir en France pour liquider ses prises. Désœuvré, il passe au service de la Russie tout en conservant sa citoyenneté américaine (1784 ou 1788). Catherine II lui fait confiance pour s'emparer de Constantinople. Il hisse sa marque de contre-Amiral sur le *Vladimir* de 24 canons et fait campagne contre les Turcs en mer Noire. Les intrigues de Potemkine et du prince de Nassau-Siegen lui valent un rappel à Saint-Pétersbourg sous le prétexte de lui confier une autre flotte. Les accusations sur sa vie privée se multiplient et ne sont guères tempérées par sa promotion dans l'ordre de Sainte-Anne (8 juin 1788). Il s'offre à Vienne pour la Marine impériale. Il prend sa retraite à Paris (mai 1790), tout en tentant de retourner au service des Russes. Il accomplit une dernière mission pour les États-Unis, comme consul à Alger pour la libération des prisonniers américains. Il meurt en 1792 d'une tumeur au cerveau. Sa dépouille exhumée (7 avril 1905) est rapatriée sur le *USS Brooklin*, escorté de trois autres croiseurs, et son cercueil est installé dans l'Académie navale d'Annapolis par le président Théodore Roosevelt (24 avril 1906). Jones est l'auteur de *Journals of my campaigns* (1785) et de *Narrative of the Campaign of the Liman*.

Olivier Corre

☛ *ALGER*, *BREST*, *ÉTATS-UNIS*, LANDAIS, PAVILLONS CORSAIRES ET PIRATES, *PHILADELPHIE*, *SAINTE-MARIE*

K

Kanon Jacques
(5 janvier 1726, Blaye-11 mai 1800, Bordeaux)

Jacques Kanon est le second fils d'Antoine Canon, pilote, et de Catherine Roquillet. Du côté paternel, les ascendants de Kanon sont pour la plupart capitaines au long cours ou patrons au cabotage. Il embarque comme mousse sur la *Reine-Marie* de Bordeaux, commandée par son père, pour Saint-Domingue de juillet 1738 à septembre 1739. Il continue à naviguer vers les Antilles sur la *Laurence* de Bordeaux (capitaine Jean Cochon) à destination de Saint-Domingue (octobre 1740 à juin 1741), puis comme novice sur la *Renommée* de Bordeaux pour la Martinique étant ensuite engagé comme deuxième pilote sur le *Royal Daim* de Bordeaux (capitaine Louis Beaunevent) à nouveau pour Saint-Domingue (mai 1744 à décembre 1745). À son retour, il embarque sur la corvette du Roi le *Mercure Anglais*, ex-prise anglaise de 14 canons, commandée par de Saint-Memy (mai 1746 à novembre 1746 puis janvier 1747 à mars 1747). Après deux embarquements en temps de guerre pour le Roi, il obtient de partir pour Dunkerque comme deuxième lieutenant sur le brick la *Mouche*, corsaire commandé par Pierre Lefebvre dit Juin fils (avril 1747 à août 1747). Deuxième lieutenant sur le senau corsaire *Comte de Maurepas* de Dunkerque (capitaine Jean-François Chené), il part en course du 23 septembre 1747 au 5 décembre 1747, avant d'embarquer sur le cotre la *Charmante* de Dunkerque où il retrouve le capitaine Pierre Lefebvre, en course du 22 avril 1748 au 13 juin 1748.

Au retour de la paix, Jacques Kanon embarque comme aide-pilote pour Amsterdam puis pour le Cap français sur la *Baleine* de Dunkerque, commandée par le capitaine Joseph Mathieu (décembre 1748 à février 1750). À son retour, fort de son expérience, il passe avec succès l'examen de capitaine de navire à Dunkerque le 16 juillet 1750. Cette même année, il épouse le 10 mars Pétronille Goddé à Dunkerque, paroisse Saint Eloi, dont le cousin est Jacque Goddé, capitaine marchand. Joseph Caillez, le grand négociant de Dunkerque, son futur employeur comme corsaire, est témoin.

En 1756, au début de la guerre de Sept Ans, on retrouve Kanon capitaine d'un des plus grands corsaires de Dunkerque, le senau *Prince de Soubise*, de 200 tx, 16 canons et 10 pierriers, monté par 150 hommes, armé à Dunkerque par Cailliez et Bénard. Il appareille le 3 octobre et, trois jours plus tard, il affronte un corsaire anglais dont il blesse mortellement le capitaine Holburn. La tempête sépare les combattants. De retour à Dunkerque, Kanon fait faire un tableau ex-voto commémorant son vœu. La suite de la campagne est particulièrement brillante avec onze prises d'une valeur totale de 834 335 l-t dont l'*Harmonie,* vendue 325 466 l-t et un marchand de la Barbade 192 161 l-t. En 1757, le ministre Moras cherche à reconstituer une escadre de frégates corsaires à Dunkerque.

Deux frégates du Roi de 20 canons, la *Valeur* de 170 hommes et la *Mignonne* sont armées à Rochefort pour Dunkerque. Pierre Bart est nommé sur la *Valeur* et Antoine Lefebvre, dit Juin, sur la *Mignonne*. Deux frégates construites au Havre sont affectées à Dunkerque, Pierre Bart passe alors sur la *Danaé* et Antoine Lefebvre sur l'*Harmonie*. Kanon, promu lieutenant de frégate le 8 juin 1757, prend le commandement de la *Valeur* le 28 octobre. Le 31 janvier 1758, il s'empare du corsaire anglais le *Vernon*, *ex-Faucon*, corsaire capturé par les Anglais à Cléry des Taillettes, de Boulogne, qui jaugeait 80 tx, et portait 10 canons avec 43 hommes. Moras ordonne alors à Kanon sur la *Valeur* et Pierre Sauvage sur la *Mignonne* d'escorter de Dunkerque à Québec trois navires marchands dunkerquois, le *Saint-Pierre*, la *Baleine* et l'*Hannach* à l'adresse de François Mounier, négociant de Québec. Le convoi quitte Dunkerque le 23 avril 1758 mais il est intercepté à la sortie de la Manche. Les deux premiers marchands sont capturés le 28. Le 2 mai, Kanon et Sauvage capturent le *Venture* de 100 tx, mais l'*Hannach* est pris à son tour le 17 mai. À ce jeu du chat et de la souris, le 24 mai, au nord de Terre-Neuve, les deux corsaires français se saisissent du senau *Mary*, conduit à Québec. Il rapporte la somme nette de 69 036 l-t. Rendue à Québec, la *Mignonne* intègre l'escadre de Du Chaffault tandis que la *Valeur* est désignée pour revenir à Brest. À Québec, Kanon est engagé par Joseph Cadet, munitionnaire général du Canada, pour mener de Bordeaux à Québec, le printemps suivant, un important convoi de vivres. Le 12 août 1758, Jacques Kanon appareille pour Brest où il désarme le 23 septembre. Suite au contrat conclu avec Cadet, il se rend à Bordeaux pour préparer le convoi. Jacques Kanon reçoit le commandement du *Machault* de Bordeaux de 500 tx et 28 canons. Le convoi fait voile pour le Canada le 22 mars 1759 : dix-sept navires dont la *Chézine*, commandée par Duclos-Guyot et ayant Bougainville à son bord, qui ne tarde pas à faire sa propre route. Après avoir été bloqués par les glaces, les quatorze navires restant du convoi mouillent à Québec du 13 au 23 mai. Au final, trois navires seulement ont été pris : cette arrivée assure le ravitaillement en vivres et en munitions de la colonie. Sur ordre du gouverneur Vaudreuil, une partie des navires est transformée en brûlots. À la suite du départ de la flotte anglaise, Vaudreuil ordonne le départ d'un convoi vers la France, six navires parviennent à s'échapper fin novembre dont le *Machault* de Kanon, le 25 novembre. Sur le chemin du retour, le *Machault* fait une prise, la *Mathilda* de Tynemouth au large du grand banc de Terre-Neuve, qui sera vendue 6 750 l-t, et mouille à Brest le 23 décembre 1759. Kanon est reçu à Versailles et promu capitaine de brûlot le 25 janvier 1760 mais refuse de repartir à nouveau pour le Canada. C'est son second, François Pierre Chenard de La Giraudais qui lui succède. Ses parts de prises et les bénéfices réalisés dans les convois entre le Canada et la France lui donnent l'idée d'investir dans les vignobles du Bordelais au plus bas depuis la guerre avec l'Angleterre. En 1760, Jacques Kanon achète au sieur Bies, pour la somme de 40 400 l-t, un ensemble de petits domaines à Saint-Martin de Mazerat (proche de Saint-Émilion) qu'il réorganise en un vignoble moderne. De grands travaux sont effectués dans la maison de maître, transformée en un très beau château, le Château domaine, aujourd'hui existant sous la dénomination « Château Canon Fronsac ». Kanon revient à Dunkerque où Coppens, Caillez et Bénard lui confient l'*Harmonie* de 350 tx et 20 canons qui, avec la *Félicité* du Havre, doit aller à Port-au Prince. L'*Harmonie* fait naufrage. Le 16 avril 1761, Kanon reçoit le commandement du corsaire de Bordeaux le *Colibri* pour une course de quatre mois. Il semble avoir été bredouille. En avril 1762, il commande l'*Intrépide*, de 150 tx et 16 canons, armé par Fesquet et Guiraud de Bordeaux, en guerre et marchandises destiné à Port-au-Prince. Au retour, il prend le commandement du négrier l'*Intrépide*, frégate de 200 tx armée par Dinety l'aîné de Bordeaux pour l'Angola. Kanon mouille au Cap-Français le 15 janvier 1764 avec 499 Noirs. De retour, il est admis

dans la loge franc-maçonnique de « l'Amitié » le 2 avril 1765 puis nommé bourgeois de Bordeaux le 25 septembre de la même année. Il repart sur le *Roi de Cabinde* de Bordeaux de 290 tx de 1766 à 1767 (armateur Dominique Cabarrus Jeune). Il appareille encore de Bordeaux le 6 octobre 1769, capitaine du négrier le *Mangoff*, de 90 tx dont il est lui-même armateur, pour Loango. Il jette l'ancre au Cap-Français le 18 mai avec 190 Noirs, étant de retour à son port d'armement le 10 septembre 1771.

En 1770, il a revendu son vignoble à Raymond Fontémoing pour la somme de 80 000 l-t pour investir dans une plantation de Saint-Domingue, à Jérémie. On le retrouve en 1772 capitaine en droiture du navire la *Grande Anse* de Bordeaux pour Jérémie. Jacques Kanon s'établit alors complètement comme planteur, achetant une nouvelle habitation en 1778 pour la somme de 12 000 l-t. Il a eu deux garçons en 1751 et 1756, tous deux morts en bas âge et une fille, Antoinette Françoise, née en 1757 qui le suit à Saint-Domingue où elle épouse, en 1777, un capitaine de milice. Jacques Kanon ne semble plus avoir navigué. Il revient en France vers 1793, échappant à la révolution haïtienne. Il décède au 4 de la rue Dieu à Bordeaux, le 21 floréal an VIII (11 mai 1800), à l'âge de 74 ans, étant « cultivateur américain de Gérémie, natif de Blaye, département de la Gironde, veuf de Petronille Goddé ». Il apparaît ainsi comme un des rares commandants de corsaires issus du commerce colonial. Il s'est principalement illustré dans une seule campagne corsaire. Sa célébrité repose surtout sur ses convois réussis avec la Nouvelle-France. Il est également l'un des rares capitaines corsaires qui soit devenu planteur.

Patrick Villiers

☛ BART, *BORDEAUX*, *BREST*, CABARRUS, COPPENS, *DUNKERQUE*, *LE HAVRE*

KELLY CORNELIUS (?-1705, Paris)

Ce capitaine, natif de Galway, est peut-être celui qui, en 1686, se sépare de Bannister pour aller se réfugier auprès des Indiens Mosquitos. Durant la guerre de la Ligue d'Augsbourg, il commande en course un brigantin nommé les *Deux Frères* avec 90 hommes, sous commission de Du Casse. En 1695, il se fait adjuger une prise anglaise et un petit bateau brandebourgeois par Le Bègue, gouverneur de l'île de Sainte-Croix. Kelly appareille en compagnie de Daniel pour croiser sur la côte de Caracas (avril-mai) d'où ils ramènent une prise hollandaise chargée de cacao et une barque avec de l'eau-de-vie. Kelly quitte Sainte-Croix en juillet pour revenir à Saint-Domingue, au moment où d'importantes forces anglo-espagnoles investissent les quartiers du Nord. Mais une grande partie de son équipage l'abandonne pour partir en course avec le capitaine John Beare. Avec ses fidèles, il monte à la Martinique où le comte de Blénac le force à lui payer son dixième des prises (1 200 écus) et à prendre une de ses commissions. En janvier 1696, à bord du brigantin les *Deux Frères*, il amène à la Martinique une barque anglaise, la *Suzanne Marie*, chargée de provisions, ainsi qu'une barque sans nom avant de retourner à Saint-Domingue. Lors de la campagne de course de Renau, Kelly, rencontré le long de la côte de Cuba, promet de faire des prisonniers espagnols. Cette bonne volonté se traduit par la perte de son navire alors qu'il fait route pour le cap Organne. Son brigantin s'échoue sur des écueils au large, entre le cap Saint-Antoine et le cap Organne. Il s'embarque sur un canot avec 14 ou 15 hommes. Un officier embarqué à bord de l'escadre de Renau raconte que les autres rescapés le mettent en joue pour l'empêcher de s'enfuir, de peur d'être trahis. Mais un grain particulièrement violent rend les armes inutilisables. Kelly en profite pour couper les amarres et gagner la terre, abandonnant les 41 hommes à leur triste sort. Un seul survivra, récupéré par une hourque espagnole, bientôt reprise par les Français. Renau restituera les mille écus restés à bord à cet homme « par droit de succession au dernier vivant ». Kelly, quant à lui, rejoint son camarade, le capitaine Leduc dit le Parisien, au cap Saint-Antoine. Le Parisien

monte un bâtiment de 16 canons et 70 hommes. Le 23 juin 1696, les deux hommes, en compagnie du capitaine Pierre (22 canons, 120 hommes), rejoignent Renau, qui les retient à son service. Une petite prise faite par le *Gaillard* est cédée à Kelly en compensation. En décembre 1697, il sort en course à bord d'un brigantin. Ignorant la publication de la paix, il fait plusieurs prises sur les Anglais et les Espagnols. Quand le gouverneur de la Jamaïque exige la restitution de ces prises, Ducasse répond qu'il n'est pas en son pouvoir de le faire quand bien même il ferait pendre tous les flibustiers. Le capitaine est jugé et acquitté. Il bénéficie de lettres de naturalisation délivrées en février 1698. Revenu désarmer au Port-de-Paix à la fin du mois de mai de cette année, il laisse pour sa justification son journal de bord daté du 9 décembre 1697 au 19 mai 1698. Il avait déjà été accusé de pillage en 1696. Après Ryswick, il semble se signaler par des actes de piraterie dirigés contre les Anglais mais il aurait profité d'une amnistie. Cornelius Kelly est présent à Saint-Thomas en février 1700 où avec une barque domingoise, il négocie des Noirs. Le plein essor des sucreries laisse imaginer une sédentarisation. Il passe d'ailleurs pour habitant. Le 17 septembre 1704, le chevalier Charles Auger, gouverneur de Saint-Domingue, le propose comme capitaine de port au Petit-Goave : « Il est Irlandais mais très entendu au fait de la marine, honnête homme et un des plus braves officiers que le Roy ait dans l'Amérique ». Il est inhumé dans l'église Saint-Jacques de l'Ester, le 27 mars 1705.

Jacques Gasser

☛ BANNISTER, BEARE, BLÉNAC, DU CASSE, FLIBUSTIERS, *PETIT-GOAVE*, RENAU D'ÉLISSAGARAY

KERCKOVE LOUIS CHARLES VAN DER (fin XVII[e] s., Paris-XVIII[e] s.)

Van der Kerckove est fils d'un fameux teinturier des Gobelins d'origine hollandaise. Ce flibustier aurait été à la mer du Sud et aurait participé aux plus grandes entreprises des années 1680. Il épouse à la Martinique le 6 janvier 1693 Maria Juana Bueno. Il est le compagnon de voyage du père Labat, à bord de la flûte du Roi la *Loire,* de novembre 1693 à janvier 1694. Une erreur de typographie du dominicain a transformé son nom en Kercoue. « C'était un très brave homme, dit Labat, fort sage, fort sobre et qui aurait pu passer pour être sans défauts, s'il n'eut aimé le jeu jusqu'à la fureur ». De retour à Bordeaux, il arme en guerre et en marchandises l'*Entreprenant* de 250 tx, 16 canons et 45 hommes pour aller en Martinique. Il revient à Bordeaux, le 23 septembre 1695, après presque huit mois de voyage. Il participe sous le nom de capitaine Charles à l'expédition de Carthagène avec le *Saint-Louis,* armé en Martinique avec 4 canons et 148 hommes. Poursuivi par les Anglais, il est contraint d'échouer son bâtiment (19 juin 1697) près du Rio Grande de la Magdalena. Tout l'équipage se sauve à terre avec son butin hors deux hommes qui déclarent que sur les 148 hommes, il ne reste plus qu'un Anglais, un Écossais, trois Irlandais et trois Hollandais et que le butin emporté à terre s'élève à 11 250 £. De retour en France, Van der Kerckove arme la *Sainte-Thérèse* de 170 tx pour une campagne de pêche à Terre-Neuve et quitte le port de Bordeaux en février 1698. Il retournera l'année suivante à Terre-Neuve avec le même bâtiment.

Jacques Gasser

☛ *BORDEAUX*, FLIBUSTIERS

KERGUELEN-TRÉMAREC YVES-JOSEPH-MARIE, CHEVALIER DE (13 février 1734, Landudal-3 mars 1797, Paris)

Exemple de la carrière d'un ambitieux, contrariée dans la Marine royale et ratée dans la course. Yves-Joseph-Marie de Kerguelen, né au manoir de Trémarec, est fils de Guillaume-Marie, seigneur du Carpon et de Trémarec, ancien officier et commandant d'un bataillon de milice garde-côte (1701-1750) et de Constance-Rose Morice de Beaubois (décédée en 1746), sœur de Dom Morice. Yves épouse une Flamande, Marie-

Laurence de Bonte, fille de Jacques-Nicolas, ancien bourgmestre, et de l'une des Coppens, le 13 mars 1758 à Dunkerque. Ils ont quatre enfants dont un fils qui sera officier de Marine. Garde en 1750, Yves-Joseph navigue sur le *Prothée* en 1751, le *Tigre* en 1753 à destination du Québec dont il revient sur l'*Algonquin*. Puis, il embarque sur l'*Héroïne* en 1755. À son retour, il passe enseigne de vaisseau mais surtout entre à l'Académie de Marine l'année de ses 20 ans. En octobre, il embarque sur la frégate l'*Émeraude*, puis passe sur le *Courageux* pour la Martinique où il jette l'ancre, le 3 mars 1759, pour attendre la capitulation de la Guadeloupe, et par la suite rejoindre Brest (novembre). C'est alors qu'il donne dans la course.

Il commande le corsaire le *Sage* (janvier 1761), un 56 canons de 560 hommes. Les actionnaires sont dunkerquois, aux premiers rangs desquels son beau-père et ses oncles par alliance, les Coppens. La campagne vers Saint-Domingue s'ouvre le 23 février, de conserve avec l'*Achille*, la *Bouffonne* et la *Comète*. Il rançonne la *Charmante Molly* pour 150 guinées (12 mars), qui est prise en avril. Le 4 juillet, il s'empare d'un transport de tabac, au large de Cuba, libéré contre une rançon de 2 990 guinées, puis saborde un brigantin. Un navire portant du bétail est rançonné pour 9 800 l-t, puis, le 7 juillet, c'est une nouvelle prise chargée de sucre qui est expédiée en France. Le 9, un transport de riz est rançonné pour 350 guinées ; le 17 un autre pour 1 800. Au retour, il saisit le 3 août au large de l'Irlande une cargaison de tabac. Le 16, il mouille à Audierne, se dirige vers Lorient où il entre à la barbe des Anglais. Sa campagne, aurait écrit-il, rapporte « deux millions de denrées ». En 1762, suivant son projet d'armer une flottille pour brûler les marchands à Sunderland, Choiseul lui confie un groupe de frégates, prames et bateaux plats, à Dunkerque, qui reste inactif. Il est fait lieutenant de vaisseau le 1er juin 1763. En 1764, il dresse les plans d'une corvette-canonnière, la *Lunette*, construite par l'ingénieur La Mothe. Elle est lancée le 20 mai 1766. Kerguelen la commande devant le ministre, Choiseul-Praslin qui le gratifie de 1 000 l-t. En 1767, ce dernier lui confie la *Folle* pour protéger la pêche et le commerce sur les côtes d'Islande. Il appareille de Brest, le 27 avril 1767, et y revient en septembre. Durant six semaines, il se renseigne sur la construction navale en Angleterre pour la Cour qui le récompense de 1 800 l-t. Le 15 mai 1768, il repart sur l'*Hirondelle* pour l'Islande et rapporte deux oursons blancs pour la ménagerie du Roi. Il surveille la construction de l'*Aber-Wrac'h*, goélette destinée aux relevés hydrographiques et à l'école de pilotage. Ses travaux dont plusieurs ont été publiés lui valent de devenir membre titulaire de l'Académie de Marine en 1769. Il rédige un projet d'exploration des terres australes pour trouver le continent de l'hémisphère Sud. Il en est distrait par les bruits de guerre et prend à Brest le commandement d'une division de 3 frégates sur la *Renommée* (1770). Bientôt la paix est signée, ce qui lui permet d'entreprendre son grand projet depuis l'Île de France qu'il gagne sur le *Berryer*, armé à Lorient. Sous le prétexte de vérifier la route maritime entre les Mascareignes et l'Inde, il prend la tête d'une première expédition, appareillant de l'île de Groix, le 1er mai 1771, avec à bord le difficile abbé Rochon, académicien chargé des observations astronomiques. Sur place, Yves passe sur la *Fortune*, une flûte de 24 canons, et arme aussi la gabarre le *Gros ventre*, de 16 canons, confiée à Saint-Allouarn son second et compatriote. Ils reprennent la mer le 16 janvier 1772. Le 12 février, sans descendre à terre, Kerguelen prend possession au nom du Roi des îles qu'il baptise îles de la Fortune et qui portent aujourd'hui son nom. Il perd le second bâtiment, en dépit des rendez-vous successifs prévus, et revient à Brest (16 juillet). Il s'empresse d'annoncer au Roi l'importance de sa découverte, lequel le fait capitaine de vaisseau et chevalier de Saint-Louis, le 25 juillet. Mais le doute, la jalousie, ainsi que sa brouille avec l'abbé Rochon dont il a infirmé la route et l'abandon (?) du *Gros ventre*, déterminent le ministre de la Marine à faire vérifier la découverte de Kerguelen par une seconde expédition. Il doit repartir de Brest, le 26 mars 1773 sur le

Roland de 64, accompagné de l'*Oiseau* (Saulx de Rosnevet) et relève les côtes de sa découverte. Entre-temps, le *Gros ventre* est rentré à Brest; son capitaine, Saint-Allouarn, étant mort en mer. Kerguelen, durant sa seconde expédition a plusieurs fois désobéi aux instructions royales: pacotille embarquée, commerce d'esclaves, embarquement de sa jeune maîtresse, Louison. Il a de plus insulté un jeune officier, l'enseigne de vaisseau du Cheyron, qui porte plainte contre lui, appuyé par d'autres membres de l'état-major. Après son retour à Brest, le 7 septembre 1774, Kerguelen est donc arrêté et détenu sur un vaisseau en rade. Le Conseil de guerre du 15 mai 1775 le condamne à six ans de forteresse, le casse de son grade pour abandon de navire, et le raye de l'Académie royale de Marine. Il est détenu au château de Saumur de la fin mai 1775 à août 1778. Hommage lui est, paradoxalement (ou perfidement), rendu par Cook qui donne aux îles de la Désolation le nom du prisonnier. D'autre part, le Roi accorde à son épouse une pension de 1200 l-t. En juin 1778, Kerguelen demande à Sartine de reprendre du service. Il est libéré le 25 août, à l'occasion de la guerre d'Indépendance. Le Ministre lui fait accorder une commission en course. Yves se rend à Dunkerque pour rencontrer l'armateur Delattre. Le 4 novembre, il prend le commandement de la *Comtesse de Brionne,* corvette de 20 canons, arrivée à Rochefort et armée pour 208528 l-t. Pour sa participation, il doit vendre une partie de ses biens. Kerguelen met la voile le 4 mars 1779, de la rade de l'île d'Aix et faisant route vers le nord. Il fait huit prises puis désarme à Ostende, le 3 septembre 1779. Le montant de la liquidation s'élève à 80000 l-t et n'ira guère plus loin, malgré une procédure entreprise devant le Conseil des prises. Kerguelen ne commande pas la seconde campagne, qui s'avère tout autant malheureuse. Le capitaine Meulenaere quitte Dunkerque le 21 novembre pour se jeter sur les «fascinages du port». L'épave est vendue à Ostende, le 30 décembre, pour 16000 l-t. La perte globale de l'armement s'élève à 242528 l-t. Le Breton insiste pour que son procès soit révisé. Pour prouver ses découvertes, il frète son navire, le *Liber Navigator* de 150 tx, 6 canons et 50 hommes, auprès d'Aubry de Nantes. Il obtient un passeport de Lord Sandwhich, premier lord de l'amirauté et appareille de Nantes le 24 juillet 1781 pour être arraisonné au large de Paimbeuf par un corsaire irlandais, en dépit de son sauf-conduit. Il est détenu à Kinsale, puis libéré après quelques semaines. Désabusé, membre de la Société des amis de la Révolution de Quimper, rallié à la Révolution et rétabli sur les revues au 3e quartier de l'an III, il devient l'adjoint de Monge au ministère de la Marine (avril-mai 1793) avant de commander l'*Auguste* (mai 1793). Promu le 1er janvier 1793 capitaine de vaisseau de première classe à 6000 l-t par an, il est nommé contre-Amiral en 1793, mais ne connaît pas plus de succès dans la conduite de ses opérations. Commandant toujours l'*Auguste*, il est «destitué pour [s'être] éloigné à 20 lieues des frontières, par ordre des représentants du peuple et supprimé des revues suivant la lettre du ministre du 29 Brumaire» et «l'arrêté du Comité de Salut-public suivant la lettre du Ministre du 25 Nivôze». Pour cette raison, il s'établit à Châteauneuf-du-Faou. C'est là qu'en 1794, les républicains l'arrêtent comme ci-devant noble (bien qu'il ait renoncé à l'usage de la particule) et le font emprisonner à Fort-la-Loi (château de Brest). Libéré le 30 décembre, il est réintégré dans son grade (12 mars 1795), mais mis à la retraite le 4 avril 1796. Kerguelen meurt à l'hôtel de L'Orient à Paris.

Olivier Corre

☛ *BREST*, COOK, COPPENS, *DUNKERQUE*, *GUADELOUPE*, *ÎLE DE FRANCE*, *NANTES*, *OSTENDE*

KERROS BARTHÉLEMY (15 octobre 1727, Landunvez-8 juillet 1805)

Barthélémy Kerros est assez représentatif de l'ascension par la course de certains corsaires, puis armateurs de petits ports accédant à des fonctions municipales. Il est le douzième et dernier fils de Pierre, né en 1746 à Landunvez, et de

Marie Thomas (1687-1751). Son neveu, François-Marie (1747-1779) est échevin de la ville de Brest, marguillier et administrateur de l'hôpital. Le fils, Joseph-Marie (1778-1846) et le petit-fils, du même nom (1807-1875), de François-Marie seront les maires de Brest, respectivement de 1821 à 1823 puis de 1830 à 1832, et de 1865 à 1870.

Barthélémy est issu d'une famille de maître de barques du hâvre d'Argenton en Landunvez, dans les Abers au nord du Léon. Ils s'établissent bientôt à Recouvrance vers 1750 et accèdent à des fonctions notariales et d'édilité. Barthélemy est le fils d'un marchand de vin et de bois, doté d'une certaine fortune. Du 1er janvier 1750 à la fin de 1756, Barthélemy, après un passage probable dans la Marine royale, est, à 23 ans, capitaine du *Coureur*, de Landerneau, armé par le négociant Fauvel. Il effectue pour son compte une centaine de transports en Europe entre Bilbao et Bordeaux. Son activité en course s'ouvre avec la guerre de Sept Ans. Barthélemy devient capitaine corsaire sur le *Furet*, pris à des Guernesiais l'année précédente. Ce navire ponté de 35 tx et 50 hommes, armé de 6 canons et 12 pierriers, est lancé en 1757 par Pierre Fauvel et Joseph Mazurier. Sa commission est délivrée à Brest les 18 janvier et 5 février. Il débute sa course de Brest le 11 février et capture l'*Annette*, le 13 février qui rapporte 34 971 l-t dont environ 874 l-t sont reversées à Barthélemy Kerros. Mais le corsaire est capturé le même mois et le 25 février, Barthélemy est prisonnier à Jersey. En 1761, il est installé à Landerneau comme négociant et armateur. Il y acquiert la maison Duthoya, sur la rive droite de l'Élorn, qui avait appartenu à un ancien maire de cette ville, issu d'une famille bordelaise de marchands de vins avant d'être la propriété de Pierre Fauvel.

Barthélemy Kerros est l'armateur le plus actif de Landerneau : ses relations lui permettent d'acheter l'*Annette* rebaptisée *Prospérité* (1769), le *Zéphir* (1774), la *Marie-Françoise* et la *Marie-Anne* (1775), associé, au moins en 1782, à Hervé et Gabriel Puluhen, ses neveux et capitaines, pour l'achat de l'*Utile*. Kerros acquiert bientôt des terres. Le 30 novembre 1779, le duc de Penthièvre, gouverneur de Bretagne, confirme sa nomination comme maire de Landerneau pour 1780 et 1781. Il doit même reprendre cette charge en 1783 et 1784 devant les absences répétées de son successeur. Il est, par ailleurs, administrateur de l'hôpital de Landerneau. Il meurt à 77 ans, célibataire, dans sa demeure du quai Saint-Houardon. Sa tombe est visible au cimetière de Recouvrance, à Brest (carré 7, rang 12).

Olivier Corre

☛ *Bilbao*, *Bordeaux*, *Brest*, *Jersey*

Khaïr-ed-Din (Kheïr-Ed-Din ou Khayr al-dîn) dit *Barberousse*
(1475 ?-4 juillet 1546)

Bien qu'une légende tenace fasse de Khaïr-Ed-Din Barberousse un renégat, les travaux des historiens turcs contemporains ont tendance à confirmer l'origine turque des frères Barberousse. Leur père serait un militaire de la garnison de Mytilène où il se serait établi après la conquête de l'île par les Ottomans. Il épousa une chrétienne dont il eut quatre fils, au cours de la décennie 1470, dont les plus célèbres sont 'Arrûj et Khaïr-Ed-Din. Leur arrivée au Ponant date vraisemblablement de 1512, où ils sont présents à Tunis et vont s'illustrer dans la guerre contre les Espagnols. En 1513, Kheïr-Ed-Din et 'Arrûj débutent leurs entreprises de course contre les navires chrétiens, puis réorganisent la défense de Tunis en 1514, avant de s'en prendre frontalement aux présides espagnols à partir de 1515, tout en s'enracinant au Maghreb, par le contrôle de Cherchell, puis d'Alger (dont 'Arrûj devient « sultan ») en 1516. Après la mort d''Arrûj en 1518, lors du siège de Tlemcen par les Espagnols, Kheïr-Ed-Din hérite de toutes les possessions des Barberousse en Afrique du Nord, et pour soutenir sa lutte contre les chrétiens, se déclare en 1518 vassal de la Porte, unifiant la rive barbaresque sous autorité ottomane.

Corsaire et stratège de génie, il accumule les victoires, reprenant en 1529 le Peñon de Velez

que l'Espagne tenait depuis 1510, tandis que sa flotte, soutenue par les Turcs, se compose dans les années 1530 d'une vingtaine de galiotes et de galères. Distingué par le sultan Soliman le Magnifique pour ses succès terrestres et maritimes, Kheïr-Ed-Din est nommé, en février 1534, *kapudan pacha* (grand Amiral) de la flotte ottomane. À partir de cette année, il conduit nombre d'expéditions militaires et maritimes qui accroissent l'autorité turque en Afrique (prise de Tunis en 1534, défense d'Alger en 1541, domination de Monastir, Sousse, Mahdia), participe aux grands conflits méditerranéens (Prévéza en 1538) et multiplie les déprédations des îles et littoraux du Ponant (Mahon en 1535, Corfou en 1537, Castelnovo en 1539, Nice et Reggio en 1543, Lipari en 1544…).

Lorsqu'il meurt de vieillesse, en 1546, l'Empire ottoman perd l'un de ses plus puissants et brillants corsaires et chefs de guerre, qui a accumulé victoires éclatantes et titres prestigieux: Barberousse était non seulement *kapudan pacha*, mais aussi *beylerbey* des îles de la mer Egée, avec rang de ministre siégeant au Conseil impérial, et responsable du pouvoir d'Alger, exercé par son khalifat, ainsi que sur l'ensemble de la politique suivie au Maghreb. Après sa mort, les grands amiraux n'ont plus le contrôle direct des Régences barbaresques, uniquement celui des escadres; Kheïr-Ed-Din a donc joui d'une place à part dans le gouvernement ottoman, liée à la reconnaissance du sultan pour ses conquêtes africaines et pour le redressement de la flotte turque qu'il a opéré, la rendant au milieu du XVI[e] siècle la plus puissante de Méditerranée.

Anne Brogini

☛ *ALGER*, BARBARESQUES, *TUNIS*

KIDD WILLIAM (v. 1654, Dundee [Écosse]-27 mai 1701)

Kidd, au moment de son procès, aurait déclaré être le fils d'un ministre presbytérien de Greenock et être né en 1645. En réalité, sa naissance se situe plutôt en 1654, de l'autre côté de l'Écosse, près de Dundee, d'un père marin. Devenu marin lui-même, navigue-t-il le long des côtes écossaises, en Cornouailles ou embarque-t-il très tôt à bord d'un bâtiment flibustier? Les possibilités ne sont pas incompatibles entre elles. Les archives le croisent en 1689 à bord d'un flibustier français dont il a reçu le commandement de Robert Culliford et de Samuel Burgess. Le gouverneur de Nevis, Christopher Codrington baptise cette barque longue the *Blessed William*, en l'honneur de Guillaume III. Muni d'une commission, Kidd rejoint l'escadre de Thomas Heweston, un « scélérat cruel » aux allures de soudard, au Port Royal de la Jamaïque (décembre 1689). Ensemble, ils pillent Marie-Galante faiblement défendue ainsi que Saint-Martin et Saint-Barthélemy. Du Casse rétablit la situation au profit de la France. De ces opérations, Kidd aurait tiré un butin d'une valeur de 2000 £, mais son équipage se mutine devant l'escadre française. Culliford fait non seulement prendre le large au navire, mais confisque la part de Kidd et débarque l'infortuné capitaine. Peu après, l'Écossais reçoit le commandement d'un sloop, l'*Antigua*, et part à la recherche de son ancien bâtiment. Parvenu à New York, il offre ses services au nouveau gouverneur, le colonel Henry Sloughter, souhaitant être reconnu par les colons. Le 16 mai 1691, Kidd épouse Sarah Bradley Cox, veuve depuis deux jours du négociant John Oort, mort mystérieusement. Sous le gouvernement de Benjamin Fletcher, qui n'est pas encore accusé d'avoir profité des entreprises de Thomas Tew et de Henry Every, il est une personne respectée et mène, cinq années durant, une paisible existence d'homme d'affaires. À ce moment, il rencontre Robert Livingston, un compatriote, qui le convainc de se rendre à Londres pour une expédition destinée à chasser les pirates dans l'océan Indien, en même temps que les Français: la guerre de la Ligue d'Augsbourg se prolonge jusqu'en 1697. Dans la capitale, Kidd est présenté à Richard Coote, premier duc de Bellomont (décédé en 1701), encore très influent auprès du roi d'Angleterre et qui occupe bientôt le poste de gouverneur de

New York, du New Hampshire et du Massachusetts. Celui-ci entraîne derrière lui des membres importants du parti Whig tels les comtes de Romney (secrétaire d'État), d'Orford (Premier Lord de l'amirauté), Sir John Somers (chancelier) et le duc de Shrewsbury (secrétaire d'État). Bellomont et son parti (9 actionnaires) investissent pour 6000 £ soit 80 % du coût de l'armement, Livingston et Kidd apportent les 1500 £ restantes. Le contrat passé, loin de ce qui se pratique usuellement, porte sur un partage à raison de 10 % pour le Roi, 65 % pour les intéressés qui se voient garantir leur mise, dont 15 % pour Kidd et Livingston, et 25 % pour l'équipage (uniquement sur le provenu des prises). Une belle frégate de 80 hommes, 287 tx et 34 canons est forgée pour l'occasion, et sera donnée à son capitaine si celui-ci ramène pour 100000 £ de butin : l'*Adventure Galley* lève l'ancre le 27 février 1696. La commission de Kidd, donnée en décembre 1695, court jusqu'en mars 1697. Elle contient l'ordre de chasser particulièrement les pirates Thomas Tew, John Ireland, Thomas Wake et William Mason, celui qui a reçu le commandement du *Blessed William*. Est-ce l'histoire d'une méchante fortune de mer? À l'embouchure de la Tamise, un *man-of-war* lui prend plusieurs de ses gens. À New York, où il arrive en juillet, les marins qui viennent compléter l'équipage s'avèrent moins dociles. Kidd doit s'engager sur un partage à hauteur de 60 % du butin en faveur de l'équipage. La malchance le poursuit. La traversée est épouvantable, l'allure très lente après la perte de voiles. Kidd doit échapper à l'escadre du commandant Warren, rencontrée avant la ville du Cap en septembre et qui menace de lui prendre 30 de ses hommes. En mars 1697, il mouille à Anjouan aux Comores, faisant les yeux doux à quatre *indiamen* de l'*EIC* qui demeurent résolument et prudemment ensemble. En avril, il gagne Mohéli où il perd 50 hommes de la fièvre de quoi expliquer la raison pour laquelle il embarque des flibustiers français rescapés de l'entreprise de Desmarestz sur la *Ballestrelle*. De plus, les parts de butin que ceux-ci avaient conservées servent à acheter des vivres frais. Le terme de son agrément approche: aucune prise n'a été faite et cette guigne continue durant une année où les croisières entre la côte du Malabar et l'entrée de la mer Rouge ne rapportent rien à l'exception de petites prises sans valeur sauf à mentionner, en novembre 1697, à quelques lieues de Calicut, le *Rupparell*, bâtiment maure se rendant à Surate, chargé de sucre et d'étoffes. L'*Adventure Galley* arbore le pavillon français et Jean Le Roy, Français pris à Mohéli, joue le rôle de capitaine devant le capitaine adverse, le Hollandais Michiel Dicken. Ce dernier, naïvement, présente un passeport français, de quoi décider Kidd à en faire une bonne prise. Ce n'est qu'en janvier 1698 que la chance lui sourit. À la hauteur de Cochin, que Kidd s'empare d'un navire indien, armé par des Arméniens, avec un équipage mauresque et un capitaine anglais, nommé John Wright. Le *Quedagh Merchant*, de 500 tx, vient du Bengale et se rend à Surate. Il est chargé d'or, d'argent, de pierres précieuses, de sucre et d'armes, de soies, de mousselines, de fer, de salpêtre; le tout est estimé à 200000 roupies. Difficile d'arguer une nouvelle fois d'un prétendu sauf-conduit français de François Martin, directeur de la Compagnie des Indes orientales, pour éviter d'être accusé de piraterie. En avril 1698, à l'île Sainte-Marie de Madagascar, Kidd retrouve Culliford avec lequel il s'entend pour se débarrasser d'une partie gênante de l'équipage, 96 de ses hommes, sur le point de se mutiner après le partage du butin, passent sur la *Resolution*, de Culliford. Pour ne pas laisser de trace l'*Adventure Galley* et une autre de ses prises, le *Rupparell* ou *Vierge*, qui avait entre-temps été rebaptisée *November*, sont détruites. Tout ce qui peut être récupéré est à bord du *Quedagh Merchant* qui appareille le 15 novembre pour profiter de la mousson. Au même moment, l'Amirauté est avertie de ce qui s'est produit par l'*EIC*. L'affaire devient politique, les *tories* s'en emparent. L'ordre est donné d'arrêter Kidd où qu'il se trouve. Kidd mouille d'abord à l'île d'Anguilla en avril puis gagne Hispañola où il laisse son navire avec une partie des marchandises que Bellomont estimera à 30000 £: le *Quedagh*

Merchant sera sabordé plus tard. Il achète un petit sloop, l'*Antonio*, sur lequel il charge le reste du butin, de quoi faire route discrètement sur New York et enterrer ce trésor sur une des îles de l'Hudson, Long Island, Block Island ou Gardiner's Island avant de se livrer à Bellomont qui l'attend à Boston et le met aux fers. Ce qui a été enfoui dans l'île de John Gardiner est mis au jour, de quoi atteindre 20000 £. Le procès, à l'époque, ne peut avoir lieu qu'en Angleterre. Condamné à mort, Kidd tente, depuis sa prison de Newgate, de commuer sa peine promettant de dévoiler où est caché le reste de son trésor, dans l'océan Indien, qu'il évalue à 100000 £. Le procès, dont partie est à huis clos, est bouclé d'avance. Personne n'a intérêt à ce que les accords initiaux ne soient révélés au grand jour. Certes, Kidd est reconnu innocent pour trois des cinq chefs d'accusation de piraterie mais son sort est scellé. Finalement, c'est le meurtre d'un canonnier, William Moore, qui pèse le plus lourd. Cet accident avait eu lieu alors que l'équipage menaçait de se mutiner en raison du refus de Kidd d'attaquer les navires amis. Quant aux deux sauf-conduits français produits, ils disparaissent opportunément des pièces de la défense que l'accusé est seul autorisé à assurer. Le 23 mai 1701, Kidd, enivré, est pendu avec neuf autres hommes. Une première corde casse qui lui vaudrait normalement la vie sauve. Mais ordre est donné de procéder à nouveau à l'exécution. Son corps est suspendu à une chaîne à Tilbury Point et demeure ainsi exposé.

Philippe Hrodej

☛ *BOSTON*, BURGESS, DESMARESTZ, *CÔTE DU MALABAR*, CULLIFORD, DU CASSE, EVERY, *LONDRES*, *NEW YORK*, PAVILLONS CORSAIRES ET PIRATES, *PORT ROYAL*, *SAINTE-MARIE*, TEW

KORNMAN DANIEL DIT *CAPITAINE DANIEL*

(?-ap. 1705)

Kornman est d'origine hollandaise. Il participe en 1694 à l'expédition contre la Jamaïque avec une prise anglaise le *Pembroke,* armé de 130 hommes. En avril 1695, on le trouve au mouillage dans le bassin de l'île de Sainte-Croix avec son associé le capitaine Corneille Kelly. Nos deux compères partent pour la côte du Venezuela. Sous commission de Du Casse, Daniel ramène sept semaines plus tard une prise hollandaise dont le chargement de cacao est vendu à des marchands brandebourgeois de l'île de Saint-Thomas. Mais l'équipage n'est pas satisfait du marché, il abandonne son capitaine et élit à sa place le quartier-maître Charles Hindre. Daniel, qui n'a plus que six hommes, demande de l'aide au comte de Blénac en vain. Il quitte l'île en septembre pour aller chercher une commission à Curassol où le gouverneur lui accorde son pardon et lui fournit des hommes. Décidé à se venger, il laisse l'établissement qu'il possède à Saint-Domingue. Du 15 au 19 février 1696, il fait un bref passage à Saint-Thomas avec une frégate armée en guerre à Curaçao. À la hauteur de Sainte-Alousie, il rencontre le capitaine Pierre. Les deux flibustiers se combattent de la manière traditionnelle, sans canon, uniquement à la mousqueterie. Pierre perd 7 hommes, 11 sont blessés. Lui-même a reçu deux balles. La nuit sépare les deux adversaires. Daniel aurait désarmé par la suite à New York. En 1700, il court les mers en forban avec une barque de 80 hommes, pillant une barque brandebourgeoise.

Il rentre dans les rangs lors de la guerre suivante, se ralliant au pavillon blanc. En 1703, il commande une des six compagnies expédiées pour secourir la Guadeloupe. Un jour, faisant des provisions aux Saintes, Daniel prie le curé du lieu de venir dire une messe dans sa barque. L'épisode est rapporté par le père Labat. « Il n'y eut qu'un petit incident qui troubla un peu la dévotion. Un de ces forbans, se tenant dans une posture indécente pendant l'Élévation, fut repris par le capitaine Daniel. Au lieu de se corriger, il répondit une impertinence accompagné d'un jurement exécrable qui fut payé sur-le-champ d'un coup de pistolet que le capitaine lui tira dans la tête en jurant Dieu qu'il en ferait autant au premier qui manquerait de respect au saint

Sacrifice. Le prêtre se retourna un peu ému car cela s'est passé fort proche de lui. Mais Daniel lui dit : Ne vous troublez point, mon Père, c'est un coquin qui était hors de son devoir, que j'ai châtié pour le lui apprendre ». En janvier 1705, le père Labat s'embarque à la Martinique sur la barque de 6 canons et de 90 hommes de Daniel pour se rendre à la Guadeloupe.

Jacques Gasser

☛ Blénac, Du Casse, *Guadeloupe*, Kelly, *New York*, Pavillons corsaires et pirates

Kriviciotès ou Krybitziotès (?-ap. 1275)

La famille Krybitziotès est présente dans la région de Smyrne au XIIIe siècle : en 1260, un certain Théodore est titré pansébaste sébaste et duc des Thracésiens. Les quatre attaques relatées par les plaintes vénitiennes dressent le portrait de ce pirate byzantin, qualifié de *capitanus* ou *castellanus* de Rhodes par les Vénitiens en 1274-1275. Officier de la flotte de Byzance, il commande à la fois une petite flottille et un territoire qu'il administre pour l'Empereur. L'existence d'un certain Nicétas de Rhodes dans la plainte vénitienne confirme le rôle traditionnel de nid de pirates joué par cette île. À la tête d'un point stratégique, l'île de Rhodes, il profite de la proximité des routes commerciales entre Constantinople, l'Occident et les Échelles du Levant. Pirate indépendant au départ, il s'insère ensuite dans la politique navale de Michel VIII Paléologue. Il représente, en quelque sorte la piraterie « officielle » puisqu'il occupe une position établie dans la hiérarchie militaire de l'empire byzantin. Il est basé à Rhodes et opère sur tout le littoral de l'Asie Mineure, notamment contre le port latin de Macre. Il est à la tête d'une petite flottille comprenant une galée et trois galiotes qui lui appartiennent probablement et qu'il met au service de l'Empereur. D'après les reproches des Vénitiens capturés par les hommes de Kribytziotès, il utilise les techniques classiques en attirant les navires par des attitudes « amicales ». Il se montre particulièrement rude avec ses prisonniers : ainsi les hommes d'un certain Giovanni Bembo ont été amenés à Rhodes où ils ont été emprisonnés pendant neuf mois, maltraités et occupés à des travaux de fortifications. La réclamation vénitienne porte sur la restitution des biens et des navires capturés pour près de 1 000 hyperpères car si l'empereur Michel VIII Paléologue a pu le forcer à libérer les hommes et les remettre au bailli de Nègrepont, les biens sont restés en possession de Krybitziotès.

Éric Limousin

☛ *Rhodes*

Kyd William (?-v. 1453)

Vers 1430, William Kyd était maître d'équipage sur un navire d'Exmouth, la *Trinité*. Il est mentionné par les archives royales en 1431 lorsqu'une enquête fait apparaître une recension des malfaiteurs sévissant au large du sud-est de l'Angleterre. La plupart des noms cités s'étaient rendus responsables de prises illégales, souvent associés les uns aux autres. C'est ainsi que William Kyd, William Alleyn, John Mixtow, ou encore Clays Stephen font leur entrée dans l'histoire de la piraterie anglaise. De tous, William Kyd est sans doute celui que les archives renseignent le mieux en raison de la conservation des procédures de plainte qui le citent.

William Kyd et ses compagnons s'emparent de toutes sortes de navires bretons, normands et anglais : l'homme est peu regardant sur l'origine de son butin. Son charisme de commandant lui attire jusqu'à huit navires et équipages. Pendant une vingtaine d'années, il fait main basse sur plusieurs bonnes marchandises sur les rivages de l'Ouest de l'Angleterre, au large de Guernesey et dans le golfe de Saint-Pol-de-Léon. En 1448, il pousse l'audace jusqu'à s'emparer de la *Marie* à l'embouchure de la Tamise,

un navire qui était affrété par les marchands de Londres et qui effectuait sa liaison vers les Flandres. Son habileté réside essentiellement dans la rapidité avec laquelle il essaie de solder ses prises, si possible sur un marché éloigné de ses victimes, telle l'île de Wight.

La piraterie de ces mariniers s'éloigne fortement de celle, connue trente ans plus tôt, qui était liée au conflit franco-anglais. Toutefois, elle apparaît dans un contexte d'émergence documentaire consécutif aux requêtes des *Commons* qui réclamaient du roi Henri VI une police énergique sur la Manche. Au final, la notoriété de William Kyd et de ses associés paraît trop fortement liée à ces sources pour en faire des figures marquantes de leur époque. Toutefois, cette documentation témoigne d'une rupture de ban accompagnée de toutes sortes de stratagèmes navals. Les procédures pour prises illégales ne manquent pas, elles aussi, de subterfuges qui permettent à des plaignants surgis de nulle part de s'emparer d'une partie des cargaisons au prétoire. En cela, la documentation accompagnant les forfaits de William Kyd se révèle symptomatique de l'émergence d'une habileté à la fois pirate et procédurière, témoignant d'une nette imbrication des intérêts maritimes qui explique les difficultés de mise en œuvre de la répression royale.

Pierre Prétou

☛ *Guernesey, Londres, Wight*

L

La Buse : voir Levasseur

La Ciotat

Cité portuaire située entre Marseille et Toulon, La Ciotat fait partie du terroir de Ceyreste jusqu'en 1429, date à laquelle elle obtient son autonomie. La ville, qui n'est alors qu'un bourg de pêcheurs isolé des voies de circulation terrestre, s'enrichit à partir du XVIe siècle par la pratique du petit cabotage et de la caravane maritime vers les Échelles du Levant. Jusqu'à la fin du XVIIe, la ville connaît un âge d'or qui est peut-être dû à l'immigration d'une partie de l'aristocratie génoise, chassée de la République par les révolutions locales. Cette prospérité crée des tensions avec Marseille qui contrôle le commerce maritime de la région en s'appuyant notamment sur les navires et capitaines ciotadens. Elle les accuse, par la voie de la Chambre de commerce, de noliser une soixantaine de navires à des « Italiens » et notamment aux Juifs livournais pour leurs échanges avec le Levant et la Barbarie. Les Ciotadens ne se laissent pas intimider par ces menaces et en 1582, Henri III fait « très expresse défense aux consuls présents et à venir, manants et habitants de Marseille et tous autres lieux de troubler, molester et empêcher directement ou indirectement les habitants de La Ciotat. »

En 1622, la cité se développe grâce à l'installation d'un important chantier naval dans le quartier de l'Escalet. En 1633, selon l'enquête d'Henri de Séguiran, effectuée à la demande de Richelieu, la flotte de La Ciotat présente dans le port serait supérieure à celle de Marseille, atteignant, en 1640, une centaine de voiles. Dans les années 1660, les vaisseaux de commerce qui y sont construits valent entre 1 000 et 2 000 l-t et ont une portée de 1 000 à 2 500 qx en moyenne (soit 40 à 100 tx). En 1664, Louis XIV, qui a régulièrement besoin des artisans de marine de La Ciotat pour l'arsenal de Toulon, commande un tableau du port à Jean-Baptiste de la Rose. L'artiste y place naturellement le chantier naval au premier plan. Ce dynamisme économique s'accompagne d'un accroissement de la population que l'on évalue à environ 10 000 habitants à la fin du XVIe siècle et au début du XVIIe. Le ralentissement économique de la fin du XVIIe baisse la population à 9 000 habitants puis à 6 000 au début du XVIIIe, dans une ville pourtant épargnée par la peste de 1720 qui ravage la région.

La fréquence des déplacements des navires ciotadens en Méditerranée implique inévitablement la rencontre avec les pirates et les corsaires en maraude. Les 149 bâtiments, dont on a retrouvé les déclarations de prises au XVIIe siècle, permettent d'avoir quelques indications sur leurs destinations et leurs cargaisons.

Trois axes de circulation se détachent : le premier concerne la péninsule Italienne, la Sardaigne et la Sicile, le deuxième les ports de Barbarie et le dernier se situe en Méditerranée orientale entre le delta du Nil et Constantinople. Les Ciotadens

en importent des cuirs, des textiles (soie, coton, laines et lin), des épices (gingembre, cannelle, poivre et noix de muscade), des plantes médicinales et tinctoriales, de la cire, des éponges, du corail et, bien sûr, du blé. Les marchandises exportées sont issues du terroir provençal. Il s'agit de fruits, légumes, olives, amandes, pignons et produits transformés tels que les salaisons de poissons, l'huile et le vin. En période de crise, La Ciotat, comme Cassis et Toulon, récupère une partie du trafic à destination de Marseille et achemine les marchandises vers les autres ports provençaux. Elle transporte aussi, avec Port de Bouc, les blés venant de Livourne et de Gênes, de préférence à Marseille où la police des grains interdit en période de disette la sortie des cargaisons de céréales. Les déclarations de prises informent encore sur les secteurs où sont capturés les navires ciotadens. On trouve en premier lieu une zone comprise entre la Corse, Alger et les environs de l'île de Malte, puis la côte provençale et enfin les îles grecques et la région désignée par Michel Fontenay sous le nom de « mer du Levant » qui, de « la Crète à la Cyrénaïque, s'enfonce jusqu'aux rivages syro-palestiniens ». Les attaques des corsaires ont lieu à 59 % près d'une île, ce qui offre aux agresseurs de multiples avantages : eau, gibier, abri en cas de mauvais temps, postes d'observation et relief propice à la dissimulation des navires. 104 de ces navires ont été capturés par des corsaires barbaresques – de Tunis, Alger et Tripoli – et 43 par des corsaires européens, principalement dans la seconde moitié du XVIIe. La nationalité des assaillants évolue en fonction des conflits auxquels participe la France. On observe cependant qu'au début du siècle, alors que les relations entre l'Empire ottoman et la France sont bonnes, les régences barbaresques capturent 38 bâtiments. À la perte des navires il faut ajouter celle des équipages qui sont vendus sur les marchés comme esclaves. Les archives portent à notre connaissance 680 esclaves ciotadens pour ce seul siècle. Main-d'œuvre bon marché, ils peuvent cependant espérer être rachetés au prix fort, s'ils ne sont pas trop jeunes ou s'ils n'exercent pas une spécialité recherchée comme les artisans de marine. Ces rachats qui nécessitent des prêts importants ont fait la fortune de certains Ciotadens comme la famille Rivier/Ragep.

Mais les marins de La Ciotat ont également été pirates et corsaires. Des informations fragmentaires révèlent de tels actes, sans que nous soyons en mesure d'en proposer un bilan financier. Ainsi, en 1610, Estienne Anthouron et son fils Pierre dépouillent et abandonnent 41 Morisques de Grenade expulsés d'Espagne qu'ils conduisaient à Tunis. En 1657, dans le contexte de la guerre entre Venise et l'Empire ottoman, le capitaine Durbéquy crée un incident diplomatique. Après avoir nolisé son navire pour transporter munitions et marchandises à Candie pour le compte du Sultan, il laisse sur une île déserte les représentants ottomans qui l'accompagnent et débarque les marchandises à Livourne. En représailles l'ambassadeur de France à Constantinople est enfermé au Yedikule, la forteresse des Sept Tours, et la France doit verser, entre autres, 31 460 piastres de dédommagement. Signalons encore le capitaine Blaize Soleillet qui fait l'objet, en 1659, d'un ordre d'arrestation du duc de Vendôme pour acte de piraterie sur des navires provençaux. Les consuls de La Ciotat mis en cause sont accusés de laisser le pirate entrer et sortir du port à sa guise et, en 1661, les marchands de Marseille ne peuvent que le rouer en effigie sur la place du petit môle à La Ciotat, en même temps que d'autres Ciotadens, à savoir les capitaines Jacques Ceppéde, André Cruvellier, Jehan Plasse et Jean Marin, tous membres de familles de notables. Des pratiques douteuses sont encore visibles durant la guerre de Succession d'Espagne. Les corsaires Brue, Lion et Marin s'emparent d'au moins trois bâtiments génois en 1708, confisqués au profit du Roi : ils naviguent sous pavillon espagnol du gouverneur de Porto Longo sur des felouques de La Ciotat.

Concernant les corsaires, les archives de l'amirauté de Marseille ne conservent pour La

Ciotat que les commissions d'armements de la décennie 1689-1698, soit 30 lettres que se partagent 15 capitaines. Il s'agit le plus souvent de bâtiments de commerce armés «en course et en guerre» ou «en guerre et marchandises» quand les conflits entre nations mettent à mal le négoce. Ainsi, le capitaine Charles Audric, en possession d'une lettre de marque en 1693 pour son navire le *Triomphe de la Paix* est capturé en 1697 aux environs de Malte, après avoir chargé des marchandises à Constantinople. À bord de ces navires reconvertis, les Ciotadens pratiquent essentiellement la petite course côtière, qui vise les embarcations de petits et moyens tonnages et qui se pratique seul ou à deux ou trois bâtiments armés d'au moins 24 canons chacun. Jacques Brue, qui monte successivement le *Saint-Louis Triomphant,* le *Valincourt* et la *Hardie*, s'empare d'un anglais et de trois génois en 1708, de deux catalans, deux génois et un napolitain en 1712, profitant de commissions en guerre et marchandises. Noël Guigou, sur le corsaire ciotaden le *Jérusalem*, capture un corsaire anglais, l'*Écureuil Galère*, en 1710.

La ville se soucie également de sa protection. En 1620, les consuls font acheter 8 pièces de canons et 250 demi-mousquets pour la milice de la ville afin de se préserver, ainsi que le signalent les Registres de délibérations des «corsaires barbaresques» et d'assurer «la conservation de nos personnes et familles et biens et liberté.». En 1633, Henri de Séguiran, lors de son inspection générale des côtes de Provence, indique dans son rapport que les habitants «vivent dans des alarmes continuelles et convertissent leurs demeures en places fortes». Il note que les Ciotadens ont construit un petit fort à l'entrée du port où un veilleur fait le guet toutes les nuits. La ville fait aussi partie d'un réseau d'échange fiable et rapide qui informe l'ensemble de la côte par des signaux optiques doublés de courriers d'alarmes transmis de ville en ville. Depuis la falaise du Bec de l'Aigle qui domine la cité, une tour de guet correspond avec le cap Sicié à l'est et Marseille à l'ouest. Ces mesures ont pu limiter efficacement les pillages et les enlèvements.

Au siècle suivant, les Ciotadens comme leurs voisins de Cassis – à l'image de Pierre Rombaud, commandant le vaisseau *Sainte-Anne* en course au Levant au temps de Seignelay – n'ont pas ignoré ces opérations, mais en étant essentiellement montés sur des bâtiments armés à Marseille ou Toulon.

Magali Bérenger

☛ *ALGER*, BARBARESQUES, *GÊNES*, *LIVOURNE*, *MALTE*, *MARSEILLE*, PAVILLONS CORSAIRES ET PIRATES, RAGEP, RICHELIEU, SEIGNELAY, *TOULON*, *TUNIS*

LAFFITE OU LAFITTE JEAN
(v. 1774 ou 1780-v. 1826 ou 1858)

S'il est l'un des plus célèbres marins français qui opèrent dans le golfe du Mexique, à la naissance du XIXe siècle, il est difficile de qualifier ce personnage devenu mythique, par la magie de la littérature et du cinéma: flibustier? Pirate? Sûrement hors-la-loi, corsaire à la fin de sa vie. Celle-ci présente d'ailleurs bien des zones d'ombre et les lacunes documentaires sont nombreuses.

Date (1770, 1774 ou 1780?) et lieu de naissance sont incertains. Bayonne est classiquement avancée, mais également Saint-Serin, près de Gradignan, avec comme date de naissance le 22 novembre 1774. Sa mère aurait été d'origine espagnole. La famille se serait installée non loin du Cap-Français, à Saint-Domingue, peut-être après la Terreur. Jean y apparaît, peu après l'échec de l'expédition dans la Grande Île, durant laquelle il aurait été lieutenant dans l'armée française puis capitaine de la *Sœur Chérie*. C'est seulement six jours après la reddition du général Brunet aux Anglais que le navire quitte Les Cayes (7 octobre 1803). Avec son frère aîné, Pierre (1776-1841), Jean se replie dans les marais et les bayous de l'embouchure du Mississippi, à hauteur de La Nouvelle-Orléans. Les deux frères font partie des 3000 à

5 000 pirates rassemblés dans l'archipel de la baie de Barataria, labyrinthe de bayous composé de trois îles principales. À la faveur de la vente de la Louisiane aux États-Unis par la France napoléonienne, Jean y proclame son royaume de Barataria, dont l'accès est rendu impossible aux croisières (novembre 1803). L'endroit sert d'entrepôt. Le refus du Français de ne reconnaître aucune souveraineté en fait en droit un pirate… Lui-même insiste sur le fait qu'il n'est dans l'illégalité qu'à cause de la législation. Il a sous ses ordres un millier d'hommes. Les frères Laffite s'engagent plus sûrement dans la flibuste et la contrebande. Avec deux autres unités, le navire de Jean « Lafette » se livre au transport négrier depuis Saint-Domingue à La Nouvelle-Orléans puis au fort Plaquemine (avril 1804). Ce dans la plus totale clandestinité depuis l'interdiction de la traite par les États-Unis. Leur originalité est que les frères jouent, en quelque sorte, le rôle d'agents commerciaux pour les hors-la-loi. De même, font-ils preuve d'un certain opportunisme politique. D'une part, ils utilisent le relatif vide institutionnel depuis la cession par la France de la Louisiane et son élévation au rang d'État américain (1812). D'autre part, ils tirent profit du contexte régional : émanant des mouvements insurrectionnels dans les colonies espagnoles du Nouveau Monde, plusieurs républiques font leur apparition. Les frères Laffite se retranchent derrière les lettres de marque de ces nouveaux États, afin d'arborer leurs pavillons qui les dégagent du crime de piraterie, lors de leurs courses contre les marchands espagnols. D'autres versions voudraient que Pierre ne se soit installé à Saint-Domingue qu'en 1804, rejoint par Jean seulement en 1809.

Leur chiffre d'affaires inconnu s'accroît encore après 1807, année où le Congrès des États-Unis interdit l'importation d'esclaves et le commerce avec la France et la Grande-Bretagne à l'occasion des guerres napoléoniennes. Le prix des captifs augmente automatiquement et Laffite s'associe avec les frères Bowie. Rezin, dit James, futur fondateur du Texas et héros de Fort Alamo, et John revendent des esclaves dans la paroisse de Saint-Landry. Ils finissent par s'y installer et ont comme relation Hippolyte Chrétien, un planteur de coton et ami de Laffite. Ils y côtoient également des réfugiés de Saint-Domingue et Rosette, la fille de Pierre Rochon, un autre planteur qui est surtout le premier armateur de Mobile. Le capital économique des Laffite semble en faire, dès le début, des financiers indispensables aux négociants et hommes de loi de la place de La Nouvelle-Orléans. Ils tissent un réseau commercial en direction de Philadelphie, Baltimore et Washington, au Nord ; de Carthagène des Indes, Pernambouc et du Rio de La Plata, au Sud, autour des îles des Antilles. Louis Beluche, leur oncle, se rend ainsi à Carthagène. Jean Laffite aurait eu pour maîtresse l'une des femmes les plus belles de Louisiane, Catherine Villard, une métisse, tandis que son frère est en couple avec Marie, la sœur de celle-ci. Bien qu'ils aient pour principe de ne jamais attaquer le pavillon des États-Unis sur le territoire duquel est établie leur base, leurs activités sont vite intolérables au Gouvernement fédéral. D'autant qu'un ami de Laffite, le directeur de la *Gazette de la Louisiane*, y publie ses exploits et y raille les autorités. Il faut dire que plusieurs agents fédéraux sont victimes d'agression au cours de tentatives d'arrestation de Baratarians. Au sommet de sa puissance, Jean Laffite aurait commandé un millier d'hommes armant une cinquantaine de navires rapides. Le gouverneur William C. C. Claiborne tente, par le droit, de mettre fin aux agissements des Baratarians. Comme il met une prime de 500 $ sur la tête du Français, celui-ci en offre une de 5 000 pour le gouverneur ! Pierre est incarcéré durant l'été 1814, il paraît s'être évadé dans des circonstances mystérieuses dès septembre.

La guerre de 1812 entre le Royaume-Uni et leurs anciennes colonies américaines oblige Jean Laffite à faire un choix. Il est alors à la tête de 500 hommes et possède de nombreux canons, volés aux Espagnols – alors que la marine militaire américaine est faible. Il est sollicité par les Anglais. Il semble que ce soit pour faire pression sur Jean qui possède, outre une troupe

et une artillerie, des barques à fond plat utiles pour se déplacer dans les bayous, que le gouverneur ait arrêté Pierre. En effet, Claiborne envoie des émissaires auprès de Jean Laffite qui lui « propose » aussitôt ses services pour la défense de La Nouvelle-Orléans. La capitale est menacée par le débarquement britannique du 13 décembre 1814, une quarantaine de miles à l'est. Il demande seulement, en contrepartie, l'élargissement de son frère ou le pardon pour les Baratarians. Le gouverneur déclare alors publiquement qu'il intercéderait auprès du président des États-Unis en faveur de tout Baratarian qui aurait rejoint les forces américaines. Jean Laffite prévient le général Andrew Jackson (président en 1829), commandant de la place, de l'attaque à venir. Au début, réticent à s'engager aux côtés de criminels, le général finit par accepter son concours, à la suite d'une attaque américaine malheureuse. Jean Laffite fournit aussi aux Américains des pierres à fusils. Le rôle principal des Baratarians est de servir leurs canons, à la bataille de Chalmette (dite de La Nouvelle-Orléans), le 8 janvier 1815. Jean Laffite acquiert alors un certain lustre. Avec le soutien de Chrétien et Bowie, il obtient en février 1815 l'amnistie pour lui et ses hommes, du président James Madison, pour les crimes commis contre les États-Unis. Il perd néanmoins la souveraineté *de facto* sur son « Royaume ». Il tente de conserver son indépendance en s'établissant, toujours avec son frère, sur l'île de Galveston où il succède, en avril 1817, au corsaire Louis-Michel Aury, un Français gouvernant pour le Mexique contre l'Espagne, après avoir été un agent des Associés de La Nouvelle-Orléans dont faisait d'ailleurs partie Pierre Laffite. Située au large de la province du Texas, l'île est espagnole en droit. Jean et Pierre y fondent en pratique Galveston, le premier port cotonnier du Texas, bientôt rebaptisée *Campeachy* (corruption probable de *Campêche*). Les cent vingt cabanes existantes en sont le point de départ. Ils auraient par ailleurs été des agents doubles, espions au service espagnol, par un incroyable renversement eu égard à leurs activités passées (novembre 1815-juin 1816). Dans une contradiction certaine, alors que les Baratarians luttent contre le pavillon marchand de l'Empire colonial de Madrid dans le Nouveau Monde, les deux frères servent secrètement cette même Couronne tout en prenant parti pour l'indépendance du Mexique… Selon les archives de Séville, le premier recruté aurait été Pierre, contacté par le R.P. Sedella, prêtre à la cathédrale de La Nouvelle-Orléans (la Louisiane ayant été espagnole de 1762 à 1800) sous le numéro « *13-uno* ». Son implantation économique dans la cité comme l'étendue de ses relations et donc de ses informations expliquent évidemment ce recrutement. Jean Laffite se voit, lui, attribuer le « *13-dos* », puis le « 19 ». Les deux frères renseignent les services espagnols à La Nouvelle-Orléans et à La Havane durant environ cinq ans, avec semble-t-il une certaine efficacité à l'encontre de nombreux complots.

L'année 1820 est un tournant dans la vie des Laffite, abandonnés par les Espagnols comme par les Américains. Ces derniers envoient l'*USS Enterprise* en rade de Galveston pour imposer l'évacuation de l'île par les Baratarians, suite à l'attaque d'un navire américain par un des capitaines du corsaire. N'étant plus soutenus par les autorités espagnoles, les Laffite obtempèrent. Ils quittent leur nouvelle base sur la *Fierté*, le navire Amiral de Jean, mettant aux flammes leur « maison rouge » (1821). Ils partent avec trois navires, mais refusant d'attaquer un convoi espagnol, leurs conserves les abandonnent au bout de quelques jours.

La fin de la vie des Laffite (comme leur jeunesse) est plus mystérieuse et les conjectures aussi nombreuses. Plusieurs histoires contradictoires sont avancées. Jean serait rentré en France en 1817 ou 1824, définitivement. En 1822, il se serait encore évadé d'une prison de Cuba, alors colonie espagnole. D'autres sources indiquent l'installation de Jean dans le Yucatan, sur l'île Las Mujeres, dans des cabanes. Sa mort elle-même fait l'objet de plusieurs versions ; il serait mort dans un combat soutenu par le *General*

Santander, son navire corsaire de la République de Colombie, contre une flottille espagnole en 1823, ou dans un ouragan en 1826, ou à Silan, dans le Yucatan, la même année de fièvre dans le petit village indien de Teljas. Un *Journal* de Jean Laffite, au *Sam Houston Regional Library and Archives*, à Liberty, au Texas, évoque sa fin de vie au sein de sa famille à Saint-Louis dans le Missouri, vers 1840. Sa véracité n'a pu être déterminée. Dans les années 1950, ce journal est édité par un prétendu descendant. Le décès du marin est même avancé dans sa soit-disant ville natale de Saint-Serin où il aurait construit un château, en 1858 ! Toutes ces histoires ajoutent encore au mystère du personnage. Restent le projet d'évasion de Napoléon de Sainte-Hélène par des navires et des hommes de Jean Laffite et bien évidemment l'emplacement de son trésor ! Quant à Pierre, rien n'est sûr non plus. Il semble être décédé d'une fièvre aiguë dans le Yucatán en 1821 ou encore, établi à La Nouvelle-Orléans, y serait mort vers 1841. De même, avance-t-on une généalogie familiale pour Jean Laffite ouvrant sur de nombreuses alliances avec des femmes parfois métissées et une descendance souvent illégitime.

Si le nom des frères Laffite est lié de manière indubitable à la piraterie, ce fait même paraît discutable. Jean se qualifie de corsaire – ses hommes ont utilisé le pavillon de Carthagène des Indes, alors non-reconnu par les États-Unis. Il est plutôt un armateur. Indiscutablement, les prises de Baratarians ne sont pas couvertes par un État dans une première époque, mais profitent d'un vide juridique. Les deux frères sont prudents vis-à-vis des puissances régionales. Ils n'ont pas de rapport avec la France, combattent les Anglais, louvoient entre Espagnols et Américains, tout en tentant de conserver leur indépendance. Leur mythe se forge dans les mystères qui entourent notamment la fin de leur vie romanesque. Celles-ci ont servi de base à beaucoup d'œuvres littéraires et cinématographiques. Lord Byron leur consacre le poème « *The Corsair* ». Plusieurs romanciers ont relaté l'histoire du maître de Barataria : Jean-François Deniau, Alain Dubos, Georges Blond, Isabel Allende. Jusqu'à la bande dessinée qui reprend cet épisode (M. Bourgne et Fr. Bonnet) ou le mentionne (Fr. Bourgeon). Plusieurs sites de Louisiane portent aujourd'hui, dans un but touristique, le nom de Jean Laffite. Mais que serait le mythe sans le cinéma ? Jean Laffite est le héros de trois films classiques américains : « *The Buccaneer* », de Cecil B. De Mille (1938), « *The Last of the Buccaneers* », de Lew Landers (1950) et « *The Buccaneer* », à nouveau, réalisé en 1958 par Anthony Quinn qui avait déjà joué dans l'œuvre homonyme de 1938. Il faut encore mentionner l'existence aujourd'hui d'une *Laffite Society,* établie en 1994, à Galveston au Texas, dédiée à la connaissance des deux frères et de leur environnement. Puisse-t-elle faire la lumière sur le plus célèbre des boucaniers.

Olivier Corre

☛ AURY, BOUCANIERS, *ÉTATS-UNIS*, *GALVESTON*, *NOUVELLE-ORLÉANS*, PAVILLONS CORSAIRES ET PIRATES

LA GALISSONNIÈRE ROLAND-MICHEL BARRIN, MARQUIS DE (10 novembre 1693-26 octobre 1756)

Durant la première moitié du XVIIIe siècle, la France perd peu à peu sa suprématie maritime au bénéfice de l'Angleterre. Son empire colonial s'effrite et attire moins qu'auparavant les officiers de marine. Faute de défis à leur taille, certains développent alors d'autres centres d'intérêt, notamment vers les sciences, les explorations ou les théories politiques. C'est le cas de Roland-Michel de La Galissonnière, fils de Jacques Barrin de La Galissonnière, chef d'escadre et commandant de la marine à Rochefort et de Catherine Bégon, fille de l'intendant du même port.

Garde-marine en 1710, Roland-Michel de La Galissonnière fait campagne au Canada en 1711 sur le *Héros*, devient enseigne en 1712 et sert sur des bâtiments affectés à des missions de transport vers les Antilles ou le Canada. Promu lieutenant de vaisseau en 1727, il commande, en

1734-1735, le *Dromadaire* aux Antilles et, en 1737, le *Héros* vers le Canada. Capitaine de vaisseau en 1738, il conduit le *Rubis* à Louisbourg en 1739 puis, en 1740, *l'Espérance* vers Constantinople. À Toulon en 1741, il prend le commandement du *Tigre* faisant partie de l'escadre du lieutenant général Court de La Bruyère, mais n'aura pas l'occasion de combattre. En 1744, passé à Brest sur la *Gloire*, l'un des dix-neuf vaisseaux de l'escadre du lieutenant général Roquefeuil, il livre les premiers combats de sa carrière contre des corsaires anglais. Nommé commissaire général d'artillerie en 1745, il commande, en 1746, le *Juste* et le *Sérieux*, chargés d'escorter dans l'Atlantique les vaisseaux de la Compagnie des Indes, puis le *Monarque* vers les Antilles.

Survient alors un événement qui entraîne La Galissonnière, malgré ses réticences, à devenir gouverneur général de la Nouvelle-France. Le gouverneur précédent, tout juste désigné, le chef d'escadre Taffanel de La Jonquière, aux commandes du *Sérieux* de 64 canons, est attaqué, près du cap Ortegal, par cinq vaisseaux anglais faisant partie de l'escadre du vice-Amiral George Anson. En route vers Québec où il devait prendre ses fonctions, il est fait prisonnier le 14 mai 1747 et conduit à Portsmouth (Angleterre). La Galissonnière, désigné pour le remplacer, s'embarque sur le *Northumberland*, de conserve avec l'*Alcyon* et la *Gironde* à destination de Québec où il arrive le 29 septembre 1747. En Amérique du Nord, la guerre de Succession d'Autriche a pris l'aspect d'une guerre intercoloniale. La forteresse de Louisbourg, assiégée par les Anglo-américains, a capitulé en 1745. Le Canada est menacé de toutes parts. En tant qu'officier de marine informé des ambitions de l'Angleterre sur l'Amérique du Nord tout entière, La Galissonnière mesure parfaitement l'importance de la maîtrise du continent pour l'expansion impérialiste d'une puissance européenne. Comme il n'en est pas à sa première prise de contact avec le Canada, il soumet au ministre Maurepas un programme de renforcement dont il amorce la mise en œuvre. Sa politique est axée sur la défense des frontières, sur l'accroissement de la population et sur le développement de l'économie, l'objectif étant de maintenir, coûte que coûte, « ces colonies en force, puisqu'on peut et doit les considérer comme le boulevard de l'Amérique contre les entreprises des Anglais ».

Aux demandes répétées du gouverneur pour des secours en troupes, armes et finances, le ministre Maurepas lui recommande d'utiliser les ressources existantes et de se tenir sur la défensive. La Galissonnière s'attache alors à renforcer le réseau des forts sur les axes les plus exposés, comme celui du lac Champlain et du fleuve Hudson, voie d'invasion naturelle du Canada. De même, il affermit la défense du côté des Grands Lacs, notamment au sud du lac Ontario par la construction du fort de La Présentation (Ogdensburg, New York) et par le peuplement de Détroit. Il s'inquiète de la vulnérabilité de la région des Illinois et souhaite établir un véritable couloir d'échanges entre la vallée du Saint-Laurent et la Louisiane. Du côté de l'île Royale – Cap-Breton, Nouvelle-Écosse –, dès la signature du traité d'Aix-la-Chapelle, il cherche à y attirer de nouveaux habitants, et à reprendre Port-Royal et l'Acadie, aux mains des Anglais depuis 1710, car il a compris que le Canada de la vallée du Saint-Laurent ne pouvait subsister sans la protection avancée de Louisbourg assurant à Québec l'accès à l'Atlantique. Compte tenu de la faible population française et de l'insuffisance des effectifs militaires, La Galissonnière, comme la plupart de ses prédécesseurs, mise sur les alliances avec les Indiens, notamment les Micmacs, côté atlantique, ainsi que les nombreuses nations de la famille algonquienne dans la vallée du Saint-Laurent. Il s'efforce de les mobiliser afin qu'ils soient prêts à intervenir contre les Anglais, à répondre à toute provocation, même en temps de paix. La course occupe une place prépondérante dans la stratégie militaire du gouverneur La Galissonnière. Elle est à la fois une réponse aux incursions et attaques de l'ennemi et un moyen d'augmenter les ressources de la Marine par les prises. Toutefois, l'activité

corsaire doit s'exercer dans des cadres parfaitement réglementaires. Dans ses mémoires, La Galissonnière reproche à l'ennemi les justifications fallacieuses de prises en temps de paix. Le 8 juin 1745, « la prise des vaisseaux du Roi l'*Alcide* et le *Lys* a été une nouvelle infraction à la paix dont les Anglais ont inutilement tenté de se disculper en prétendant que ces navires transportaient des troupes destinées à attaquer leurs colonies ». Sa position est de la même sévérité pour ce qui est des navires marchands ou des établissements côtiers attaqués, pris ou pillés en temps de paix. Ces attaques, considérées comme des déclarations de guerre, justifient alors la réplique des forces françaises.

À la stratégie militaire de La Galissonnière s'ajoute un programme de diversification de l'activité industrielle, commerciale et agricole de nature à rendre la population plus autonome de sa métropole. Par-dessus tout, le gouverneur cherche à convaincre la Cour de France de l'importance de conserver ses acquis en Amérique. Il lui faut ménager la fidélité de sa population, préserver son immense territoire dans son intégrité, ce qui constitue la seule avance notable contre les ambitions anglaises. Dans cette perspective, il autorise même de nouvelles explorations vers l'Ouest, à la recherche d'une route terrestre vers l'océan Pacifique et favorise de nouvelles implantations dans la région de l'Ohio. Ces préoccupations tactiques ne l'empêchent pas de donner libre cours à sa passion pour les sciences naturelles et d'expédier au Jardin du Roi des échantillons de plantes et des spécimens de la faune.

En 1749, La Jonquière peut enfin prendre ses fonctions de gouverneur général de la Nouvelle-France, ayant retrouvé sa liberté après la signature du traité d'Aix-la-Chapelle. De retour en France, La Galissonnière devient directeur du Dépôt des cartes et plans de la Marine et commissaire du Roi pour le règlement des frontières entre les colonies françaises et anglaises d'Amérique. À ce titre, avec Étienne de Silhouette, maître des requêtes et futur contrôleur général des finances, il est membre d'une commission franco-anglaise chargée de trouver des solutions « tant pour règlement des possessions des deux nations en Amérique et de leurs limites que pour terminer les affaires des prises faites à la mer ». En effet, le problème des frontières canadiennes mal délimitées est récurrent et soulève de perpétuelles contestations. Les nombreux mémoires produits par les deux commissaires n'ont de cesse de rappeler à la France les avantages de sa présence en Amérique dans le contexte de concurrence planétaire que se livrent les empires coloniaux.

La carrière de La Galissonnière se poursuit brillamment : en 1750, il est promu chef d'escadre, et en 1752, il devient membre de l'Académie de marine et de celle des sciences. Conseiller du ministre de la Marine Rouillé, en 1754, il commande le *Sage* et une escadre de trois vaisseaux et six frégates d'évolution destinés à l'entraînement d'équipages aux manœuvres, aux exercices du canon et à la protection des navires marchands contre les corsaires barbaresques. Lieutenant général des armées navales en 1755, il commande une escadre de douze vaisseaux, cinq frégates et un convoi de cent soixante-seize bâtiments, vers l'île de Minorque, aux mains des Anglais depuis 1707. Avec une vingtaine de bâtiments, le 20 mai 1756, il ouvre le feu, avarie plusieurs navires dont l'*Intrepid* et désorganise l'escadre anglaise. À la fin du même jour, l'Amiral Byng bat la retraite à Gibraltar. Le maréchal de Richelieu, qui a débarqué ses 12 000 hommes sur l'île achève la conquête. La Galissonnière, atteint d'hydropisie, meurt la même année, sans descendance directe.

Marin devenu chef d'escadre sans avoir eu l'occasion de conduire un combat, Roland-Michel de La Galissonnière a marqué son temps plutôt comme stratège politique et militaire qu'en qualité d'homme de guerre. C'est aussi un scientifique comme en produit le siècle des Lumières. Il a traité la question de la Nouvelle-France avec beaucoup d'intelligence et de lucidité, a bien compris le défi posé par l'Angleterre à la France pour la prépondérance en Amérique

et, par le fait même sur les deux grands océans de la planète. Il n'en reprend pas moins les idées de certains administrateurs au Canada, comme celles de l'intendant Raudot, sur les deux pôles de développement de la colonie, la défense des frontières et l'économie ouverte sur le marché américain. Il semble toutefois que son programme politique ait été incompatible avec les priorités mercantilistes et protectionnistes de la France.

Raymonde Litalien

☛ BARBARESQUES, *BREST*, *LOUISBOURG*, *NEW YORK*, *PORT-ROYAL*, RAUDOT, RICHELIEU

LA GARDE ANTOINE ESCALINS DES AIMARS DIT *CAPITAINE POLIN*, BARON DE (v. 1498, Lagarde [Dauphiné]-1578, La Garde)

Antoine Escalins des Aimars, connu sous le nom de capitaine Polin (ou Paulin), puis par son titre de baron de La Garde, a été le principal interlocuteur de l'empire turc pendant la durée de la coopération navale avec le royaume de France. Il serait, dit-on, issu d'une famille pauvre. Vif et intelligent, il s'engage très jeune dans l'armée où il gravit tous les échelons. Autour de 1539, le capitaine Polin se signale pendant la campagne de Piémont. Mais c'est en 1541 qu'un drame décide de sa carrière. Sur le point d'entrer à nouveau en conflit ouvert avec Charles Quint, François Ier négocie l'appui de la flotte du sultan Süleymân, commandée par Khaïr-ed-Din Barberousse. Or, au mois de juillet, l'agent chargé de ces tractations, Antonio Rincon, est assassiné par les sbires des Impériaux. C'est au capitaine Polin qu'il revient de mener à bien le projet.

Polin se fait remarquer par la rapidité de ses déplacements et sa ténacité face aux obstacles. En 1542, fort de l'annonce du soutien de Barberousse, François Ier entre en guerre contre Charles-Quint et lance le siège de Perpignan. Mais Barberousse ne tient pas sa promesse et sa défection entraîne l'échec de l'opération. À Constantinople, Polin ne se résigne pas. « *Il alla, il vira, il traita, il trotta, il monopola* », écrit Brantôme, tant et si bien qu'il obtient la garantie que la flotte turque serait envoyée en Provence l'année suivante. Polin et Barberousse quittent ensemble Constantinople le 20 mai 1543 mais le conflit s'est alors déplacé à l'est de la France. Après un essai peu convaincant de collaboration franco-turque au siège de Nice, la flotte de Barberousse hiverne à Toulon. Grâce à l'entregent du capitaine Polin, désormais baron de La Garde, les heurts entre Français et Turcs restent minimes. Le 23 mai 1544, Barberousse, furieux d'avoir perdu son temps, reprend le chemin de Constantinople en emmenant *manu militari* La Garde avec cinq navires français. À la hauteur de Reggio de Calabre, le Français parvient à fausser compagnie à son acolyte, et, arrivé le premier à Constantinople, sa version des faits est bien reçue par Süleymân. Quand La Garde revient à Toulon, le 2 octobre 1544, François Ier et Charles-Quint se sont réconciliés par le traité de Crépy (18 septembre). L'alliance franco-ottomane n'est plus de raison d'exister.

C'est désormais contre l'Angleterre que la guerre se prépare. Le capitaine Polin, devenu général des galères du Levant manque de forçats pour armer sa flotte. Dans l'espoir d'y remédier, il mène en avril 1545 une brutale répression contre les Vaudois du Luberon. Quant à la campagne anglaise, elle n'est marquée que par un débarquement sans lendemain sur l'île de Wight. En 1547, la mort de François Ier entraîne un changement du clan au pouvoir. Accusé du massacre des Vaudois, La Garde est arrêté et incarcéré. Il sort de prison, blanchi, après un long procès en 1551 car on a besoin de lui: les hostilités battent leur plein avec les Flamands. La Garde se signale par de nombreux exploits mais aussi par l'agilité de ses rameurs, par ses canons, disposés par six sur chaque flanc des galères, par la solidarité instaurée entre les escadres. En juin 1552, il est de retour en Méditerranée. Pour faire diversion à l'offensive menée par les Impériaux en Toscane, Henri II a obtenu l'appui de la flotte ottomane, commandée par Sinan pacha

pour une attaque conjointe contre le royaume de Naples. Sinan pacha, arrivé près de Naples, surprend la flotte d'Andrea Doria et lui enlève huit galères. Mais, ne voyant pas venir La Garde qui, suite à un erreur de coordination, l'attend en Corse, il décide de rentrer à Constantinople. La Garde le retrouve en cours de route aux îles Ioniennes, et, faute de pouvoir le convaincre de faire demi-tour, l'accompagne. L'année suivante, en 1553, les flottes française et ottomane sont de retour mais cette fois, à l'initiative de Sampiero Corso, le célèbre héros corse, la conquête de cette île est l'objectif prévu. L'opération ne rencontre qu'un relatif succès : d'une part, Andrea Doria, qui considère la Corse comme la clef de la Méditerranée, obtient des forces importantes pour la défendre, et, d'autre part, le capitaine turc Dragut, supposé allié des Français, se révèle incontrôlable avant de refuser toute coopération avec eux.

Le conflit toscan s'achève avec la défaite de Marciano en août 1554. En 1558, alors que la coopération militaire franco-turque suscite de nombreuses interrogations, le baron de La Garde remet le généralat des galères du Levant à François de Guise, son successeur. Peu après, en 1559, Henri II, roi de France, décède accidentellement. Le baron de La Garde est engagé dans les batailles contre les protestants : Jarnac, Moncontour, etc. Avec son escadre, il participe au siège de La Rochelle, en 1573. Les conditions (famine, misère, tempête) sont éprouvantes ; les matelots, sympathisants des protestants, désertent. Le duc d'Anjou (futur Henri III), fait porter la responsabilité de l'indiscipline des marins à La Garde qui est dégradé devant toute l'armée avant d'être réhabilité en raison du tollé qui s'ensuit. Il est temps pour le capitaine Polin, baron de La Garde, de se retirer. Il meurt en 1578 à La Garde, le village érigé pour lui en baronnie, laissant à son fils, au dire de son ami Brantôme, plus d'honneurs que de biens.

Édith Garnier

☛ DORIA, DRAGUT, KHAÏR-ED-DIN, *LA ROCHELLE*, *TOULON*, *WIGHT*

LAGUNE DE TRISTE OU DE TÉRMINOS

Entre 1669 et 1717, la vaste lagune de Términos, située dans la baie de Campêche, entre la province de Tabasco et celle du Yucatán, est occupée à intervalles irréguliers par des bûcherons en majorité anglais, qui participent à l'occasion à des expéditions de pillage contre les populations espagnoles et indiennes voisines. Elle doit son nom de Triste, très usité au XVIIe siècle, à l'abréviation « Tris », désignant sur les premières cartes marines de la région le mot *términos*. Elle était réputée pour son hématine, un bois de teinture, appelé aussi « bois de campêche » (en anglais, *logwood*), qui pousse dans les criques tout le long des côtes du Yucatàn. Aux XVIe et XVIIe siècles, les Espagnols n'y ont aucun établissement permanent et seule la terre de Xicalongo, une grande presqu'île, fermant la lagune à l'ouest du côté de Tabasco, est donnée en concession à des particuliers. Outre la coupe du bois dans les criques de la partie occidentale de la lagune, ses propriétaires exploitent le cuir et la viande des bœufs qui y vivent à l'état sauvage comme dans les Grandes Antilles, d'où le nom de Beef Island que lui donnent les Anglais. À l'est, à l'entrée de la lagune, il y a deux îles, celle de Puerto Real (Port Royal) puis celle de Términos (Triste), qui a donné son nom à toute la lagune puisque c'est le seul endroit par où les navires de fort tonnage peuvent entrer et mouiller en toute sécurité. Les flibustiers ont toujours fréquenté la lagune, mais ce n'est qu'à partir de 1669 que les Jamaïcains installent des camps semi-permanents dans les criques de la partie occidentale. Le bois de campêche, dont on extrait une teinture rouge pour fixer les autres couleurs, est une marchandise alors très prisée par l'industrie textile britannique. Dès 1670, 32 bâtiments anglais jaugeant ensemble près de 1 200 tx fréquentent la lagune et d'autres lieux du Yucatan pour charger du « logwood ». Ils transitent par la Jamaïque, mais ils n'appartiennent pas tous à cette île. En effet, les plus gros bâtiments ont leur port de relâche en Grande-Bretagne, et un nombre croissant

de navires arment à partir de la Nouvelle-Angleterre et de New York. Ils approvisionnent les bûcherons en marchandises diverses, en outils, en vivres et en alcool. La lettre de change, payable à Port Royal (Jamaïque) où la plupart des bûcherons ont des correspondants, est cependant la forme de paiement la plus appréciée. À l'exemple des boucaniers de Saint-Domingue, les *logwood cutters* travaillent en équipe d'une demi-douzaine d'hommes, et certains vont même à Beef Island chasser le bœuf sauvage pour son cuir. Chaque année, durant la saison des pluies, de juillet à décembre, plusieurs se joignent aux flibustiers de passage qui vont piller les villages et les petites villes des provinces de Tabasco, Coatzacualcos et Alvarado. En 1678, ils poussent même l'audace en mettant à sac San Francisco de Campeche, la ville la plus proche de la lagune. Leurs effectifs sont très variables, entre 250 et 500 hommes, auxquels il faut ajouter les Indiens capturés lors des raids, qui leur servent d'esclaves ou de concubines. La plupart des bûcherons sont issus de la Jamaïque, mais aucun officier anglais n'y commande, car le territoire est toujours officiellement espagnol. En fait, les seuls chefs qu'ils reconnaissent sont des capitaines flibustiers qui séjournent parmi eux plus ou moins longtemps, notamment George Reeves dans les années 1670 et John Coxon dans la décennie suivante. Les Espagnols, d'abord par faute de moyens mais aussi par manque de volonté, car au début plusieurs des citoyens éminents de la ville de Campeche font de la contrebande avec les Anglais de la lagune, échouent à déloger ces étrangers de leurs terres. Ce n'est qu'en représailles, justement à la prise de Campeche que Felipe de la Barreda y Villegas, alors gouverneur de cette place, avec 500 hommes, expulse tous les bûcherons et les flibustiers de la lagune, capturant plus de 160 Anglais et une quarantaine de Français, dont les chefs flibustiers Reeves, Neville et Champagne. Les bûcherons déplacent alors leurs activités sur les côtes du Bélize. En 1685, une centaine d'Anglais revient cependant exploiter le bois de la lagune. Coxon est leur chef pendant deux ans, lui qui y avait commencé sa carrière de capitaine une vingtaine d'années auparavant. En 1690, les Espagnols les en expulsent pour la deuxième fois, mais ils doivent répéter l'opération en 1702, puis en 1716. Ils décident alors de s'y établir et de s'y fortifier. Le 17 juillet 1717, jour de Notre-Dame du Carmel, le capitaine Alonso Felipe de Andrade, qui commande à Triste, repousse une attaque de plus de 300 Anglais qui tentent d'y revenir par la force. En mémoire de cette ultime victoire, l'île sera désormais appelée Isla del Carmen.

Raynald Laprise

☛ BOUCANIERS, COXON, FLIBUSTIERS, *NEW YORK*, *PORT ROYAL*, REEVES

LAIGLE GUILLAUME (?-1711)

Bien plus que Cassard, dont l'objectif était les Antilles, Guillaume Laigle est sans conteste le plus grand corsaire provençal de la guerre de Succession d'Espagne, non seulement par le nombre de prises et la valeur de celles-ci, mais aussi par le nombre de corsaires hollandais et anglais capturés, sorte de nettoyeur des mers : vingt-cinq combats livrés pour cinquante-sept prises au total en cinq années, un record absolu et tout cela sans une main levée. Charles de La Roncière a pu le confondre avec le commandant de la frégate la *Méduse* en 1704, dont les prises sont adjugées au profit du roi, qui s'appelle Charles Chevalier de Laigue et n'a rien à voir avec notre personnage. De même, la réponse à Louis XIV que lui prêtent des biographes comme quoi « l'aigle fixe bien le Soleil » n'aurait de sens que s'il avait été présenté au Roi. Les registres des jugements des prises de l'Amiral de France mentionnent Guillaume Laigle en 1706, commandant le vaisseau le *Diligent* (au vrai une frégate). En avril, le comte de Toulouse a fait une brève apparition devant Barcelone révoltée et acquise aux alliés. Ceux-ci ont pour eux la supériorité du nombre. Les escadres royales ne feront plus aucune sortie. Les Anglo-hollandais

qui aspirent à une maîtrise de la Méditerranée occidentale, semblent ne plus avoir à craindre qui que ce soit, d'autant que la course zélandaise est particulièrement active. Mais cette supériorité numérique autorise justement de belles prises aux corsaires de Toulon et de Marseille. Le 7 juillet, à la hauteur de Bougie, Laigle s'empare du *Lormond Valley* qu'il mène à Alger, embarquant la marchandise sur une autre frégate. Deux mois plus tard, il est à Toulon, ramenant une barque catalane chargée de blé. C'est l'année suivante qu'il devient un redoutable corsaire. Le 26 juillet, le jour même où les Impériaux se présentent devant Toulon, Laigle, qui monte l'*Aventurier* de Marseille, s'empare de deux génois devant Carthagène, l'un d'eux ayant chargé quelque 411 caisses de soieries à Lisbonne, port ennemi. Une semaine après, devant les côtes de Barbarie, la *Marlborough Galley* de Bristol est prise à son tour, chargée de sucre, de tabac et de thé. Pendant que la flotte alliée est encore massée devant l'arsenal du Levant, Laigle capture son premier corsaire, le *Zembac* de Tétouan portant 70 hommes dont 60 esclaves et battant pavillon marocain. La Chambre de Commerce de Marseille octroie 4000 l-t à celui qui capture ce type de bâtiment. Une barque de Cadaqués est encore enlevée en septembre, avec du vin et des eaux-de-vie. Tous les navires sont menés à Malaga. Sur cette côte, Laigle entame une nouvelle campagne en novembre. L'*Aventurier* prend le *Cheval volant* de Bristol, venant de Cork, puis la *Volant Galley* de Londres, chargée de harengs, de sardines et de congres. Au lendemain de Noël, Laigle, qui a passé le Détroit, trouve cette fois de la morue dans le *Jean Timoty* de Londres, venant directement de Terre-Neuve. Le 16 janvier 1708, devant Alicante, la *Concord Galley* de Betifort, venant de Livourne chargée de marbre, de vin et de soies, et portant une commission en guerre et marchandises, est arraisonné à son tour après une heure de combat. Sans que l'on sache exactement le lieu de l'appareillage, l'*Aventurier* est de nouveau en mer en avril. Les Baléares, la Sardaigne et Naples tombent cette année-là entre les mains des alliés élargissant les possibilités de prises. La croisière concerne une zone très large partant de La Ciotat et comprenant les abords de Barcelone, Majorque, les îles Fromentières, les caps de Gatte et de Pallos jusqu'aux côtes portugaises. Entre avril et septembre 1708, dix prises sont réalisées (quatre anglaises, deux hollandaises, deux baléares et une napolitaine), menées à Carthagène, Malaga, Cadix ou Marseille : c'est l'avantage d'être allié à l'Espagne, toutes les fraudes sont possibles avec la complicité des consuls. Laigle à l'occasion noue avec un système peu usité en Provence, le rançonnement : ainsi en avril la *Delft Galley* d'Amsterdam peut repartir contre un billet de 8000 piastres comme la *Jacob Galley* de Londres pour 3000 piastres et l'*Edimbourg Galley* pour 3800 piastres. Ces navires sont conduits dans des ports espagnols pour estimation et établissement d'une convention. Ces prises peuvent aussi servir l'intérêt du Roi, la *Notre-Dame du Rosaire Saint-Nicolas et les Âmes du Purgatoire* de Naples est saisie avec un chargement de boulets et de barils de poudre destinés à l'archiduc.

Guillaume Laigle profite de l'état de désolation dans lequel se trouve l'arsenal de Toulon. Ses armateurs louent le *Phénix* de 1050 tx, 60 canons et 380 à 460 hommes au Roi aux conditions du cinquième et, dès le mois de mars, il entame une croisière de trois mois à la hauteur des Baléares au cours de laquelle six prises sont enregistrées (une baléare, une catalane, trois anglaises et une hollandaise). Parmi les temps forts, la *Susan Galley* de Yarmouth dont le maître refuse la rançon et qui est incendiée une fois délestée de son vin de Florence, de son huile et de ses anchois ; la *Fowey Galley* de Londres, capturée en compagnie du chevalier de Rochepierre où se trouve du courrier à destination de l'escadre ennemie et surtout la capture du *Lion Rampant* (capitaine Pihe Guelensde), corsaire flessinguois lesté de saumons de plomb et mené à Alicante. Une nouvelle campagne qui commence entre le cap de Gatte et le cap Spartel pour s'achever devant la Tunisie, entre juillet et octobre 1709,

voit la capture de sept prises (une anglaise et six hollandaises). Armement particulièrement rentable malgré les combats : cinq heures pour venir à bout du *Page Galley* de Londres (maître Robert Hooper) dont le vaisseau et une partie des marchandises sont vendus 30 000 l-t à Malaga. S'agissant des Hollandais, deux corsaires sont capturés, l'*Inconnu* ou *Onbekende I* de Middlebourg de 22 canons et 150 hommes (capitaine Dominique Damstée) et les *États de Zélande* de 28 canons et 200 hommes (Philippe Van Hierschot) avec, sans doute, un marchand portant commission en guerre et marchandises (combat de trois heures), la *Padoue Galley* d'Amsterdam (Jean Portegays). En capturant la *Ville de Riga* d'Amsterdam, Laigle trouve 6 000 sequins destinés à acheter le précieux blé en Barbarie : l'équipage adverse profite de la mort du capitaine durant l'abordage pour piller une partie de cet argent. Surtout, trois corsaires barbaresques qui assistent à la scène sans participer, réclament au consul de France le bâtiment et 100 écus par prisonnier. Toujours devant Portofarine, Laigle s'empare après trois heures du *Nouveau Bassemberg*, corsaire zélandais (Jean Vandeuil) qui chassait de conserve avec la *Reine Anne*. Le Toulonnais reçoit le grade de lieutenant de frégate, de quoi l'attacher au service du Roi.

La carrière de Guillaume Laigle prend une nouvelle impulsion lorsque le 2 janvier 1710, il lui est demandé par la Chambre de Commerce de Marseille d'appareiller avec le *Phénix* en compagnie de Jacques Cassard sur le *Parfait* et de Deshayes sur le *Sérieux*. Depuis le Levant, le chevalier de Feuquières convoie quatre-vingt voiles. En ce « terrible hiver », le blé ainsi ramené revêt une importance vitale pour ravitailler les Provençaux, alors qu'une escadre anglaise vient d'appareiller de Port Mahon. Laigle doit insister pour que ses armateurs ratifient l'accord passé avec la Chambre, tant les risques dépassent les éventuels profits. Le 10, les vaisseaux français ne trouvent devant le golfe Juan que deux britanniques venus en renfort. Le *Phénix* s'en prend au plus gros, le *Pembroke* de 66 canons et 380 hommes, bientôt rejoint par le *Parfait*. Laigle et Cassard se partagent l'honneur de la capture de l'ennemi. Si le vaisseau anglais a eu 70 hommes mis hors de combat (20 morts dont le capitaine), le *Phénix* a perdu 21 hommes tués ou blessés, le *Parfait* 14. Les 100 000 charges de blé menées à bon port font des deux hommes des sauveurs. Laigle passe au grade de capitaine de brûlot. Mais financièrement, l'entreprise est loin d'être rentable. Le bureau d'Abondance de Marseille refuse d'honorer ses engagements, une taxe est levée sur les marchands du convoi qui rechignent ou disparaissent. Laigle estime ses frais à 53 318 l-t, il ne reçoit qu'un dédommagement de 9 000. Les vaisseaux sont cependant de bonne prise et sont rapidement réarmés en course. Laigle ne s'éternise pas à terre, dès le mois de février, les filets sont à nouveau tendus : jusqu'au mois d'août douze prises au total soit sept anglaises, quatre hollandaises et une génoise avec une reprise. Sitôt l'appareillage, deux hollandais sont capturés, le corsaire de Flessingue le *Prince de Frise* de 26 canons et 160 hommes – sous les ordres de Daniel Sandersse, bien que les sources hollandaises donnent le capitaine A. Pelletier – et la *Toscane Galley*, chargée de blé, sont rapidement ramenés à Toulon. Devant l'île de Maritimo, la *Catherine* de Leith est arraisonnée le 11 mars avec ses harengs, ses saumons et son plomb, immédiatement conduite à Malte. Les 16 et 17 avril, devant Livourne, le corsaire de Middlebourg le *Dauphin couronné* ou *Gouden Dolfijn* ou *Dauphin d'Or*, de 26 canons et 146 hommes (Willemense) armé par Hermanus Van de Putte, est capturé de conserve avec Haudart qui monte le *Prince de Frise* (le combat dure toute la journée), puis la *Galère* d'Amsterdam est prise par le seul *Phénix*. Muni d'une commission en guerre et marchandises, ce marchand avec 52 hommes d'équipage, livre après un affrontement de trois heures, une cargaison de café, de soies et de toiles, liquidée dans le port toscan. Le Conseil des prises n'apprécie que peu le pillage des coffres. Laigle poursuit son périple, à Malte, il mène en juin un Génois et son nolis d'orge, deux anglais avec du blé et du sucre, un autre prenant la route de Toulon avec son huile.

Le 7 juillet, près du cap Bon, la *Marie-Anne* ou *Catherine* de Londres et le *Bridghely* de Bristol s'ajoutent à la liste. La première est armée en course avec 24 canons, l'autre porte du sucre, du gingembre, des serges et du plomb. Un dernier anglais, la *Fortune Galley* de Londres, est capturé entre la Gorgonne et la Caprare, avec du café, de la cire et des soies vendus à Livourne. Selon la gazette, les deux hollandais pris en avril auraient rapporté 200000 écus, une somme considérable. En octobre, Jérôme de Pontchartrain lui confie la mission de se rendre à Tunis afin que le bey Hüssain ibn Ali respecte les traités le liant à la France, renouvelle le traité de 1685 et cesse d'exercer des pressions sur Gaspard de La Pérouse, directeur de la Compagnie d'Afrique, et Auger de Sorhainde, consul de France. Dès novembre, le *Phénix* reprend la mer pour cinq mois avec huit prises à la clé. La *Bonne Aventure* d'Amsterdam, venant d'Arkangelsk, permet à Toulon de recevoir du goudron, du suif et du fer en même temps que des cuirs. À la tête de trois vaisseaux, Laigle gagne alors La Goulette et, le 16 décembre, signe les capitulations avec l'agha des janissaires. Après la diplomatie, la course reprend ses droits. Le 20 janvier 1711, trois marchands anglais et un hollandais sont pris à la hauteur de Malte; le 25, un riche Vénitien est mené à Toulon avec sa cargaison d'étain, de poivre, de draps, de piastres appartenant à des Arméniens et des Juifs livournais ainsi qu'à des Génois: le subrécargue a servi quatre ans les Anglais à Alep ce qui suffit à rendre la prise bonne. Avec Gaspard Gazigneri (*Sylvie* de Marseille) et François-Joseph Marquisan (*Pembroke*), Laigle s'empare du *Costly Galley* de Bristol puis de l'*Alexander Galley* de Londres et son fonds de 2000 piastres. Au retour, Laigle navigue de conserve avec Marquisan avant d'être rejoint par le *Ruby* (chevalier de Noray) et le *Trident* (Du Castelet-Pérez). Le 1er avril, défilant devant la baie de Vado, ils sont surpris par les trois vaisseaux et frégates de reconnaissance de l'escadre de Sir John Norris qui dépêche à leurs trousses deux vaisseaux supplémentaires. Tout en couvrant le *Pembroke*, Laigle parvient à s'échapper après avoir affronté la *Severn* (48 canons) très endommagée et le *Lion* (60 canons): 63 hommes ont été mis hors de combat sur ces deux vaisseaux. Le *Pembroke* continue à combattre l'*Exeter* (60 canons) durant deux heures. Laigle se replie sur Livourne, Marquisan gagne la baie de la Spezia. Une première alerte? Qui peut savoir quand arrive son heure? En juin 1711, au large de la Sardaigne, Laigle rançonne un Napolitain pour 800 piastres. Le 4 juillet, à 15 lieues du cap Spartel, après une longue chasse, il combat l'*Alida* d'Amsterdam (Jean Opmer) de 24 canons. Lutte furieuse, dont les témoignages divergent. Selon le consul de Malaga, Laigle a la cuisse emportée et meurt le lendemain mais il est écrit ailleurs que le corsaire est tué à la première volée de canon. Son second, Benoist de la Bourgaille poursuit le combat, les Français sont furieux de la mort de leur capitaine. Le Hollandais coule bas, seuls quelques survivants sont récupérés. Le consul de Malaga écrit à Jérôme de Pontchartrain que le corsaire a été mis en terre «honorablement», le gouverneur, tous les commandants et la noblesse de la ville assistent aux obsèques. Laigle venait de Cadix où, selon Mirassol le consul de la place, il avait embarqué 40000 piastres en argent et plus de 100000 piastres en cochenille et indigo (420000 l-t). Ce grand marin a toujours agi en solitaire au grand regret de Pontchartrain qui aurait vivement souhaité le voir se joindre à Cassard pour attaquer les convois alliés.

Philippe Hrodej

☛ *ALGER*, BARBARESQUES, *BARCELONE*, BENOIST, *CADIX*, *CARTHAGÈNE*, CASSARD, *FLESSINGUE*, *LA CIOTAT*, *LISBONNE*, *LIVOURNE*, *LONDRES*, *MALTE*, *MARSEILLE*, *MIDDLEBOURG*, *NORAY*, PAVILLONS CORSAIRES ET PIRATES, PONTCHARTRAIN, PUTTE, *TOULON*, *TUNIS*

LAMAIGNERE ANTOINE LOUIS
(1716, Bayonne-vers 1758)

Fils de Jean (1692-1728), capitaine de navire, et de Marthe Lamaignère (1696-1748), sa cousine germaine, Antoine est enregistré sur la table des mousses du quartier de Bayonne en 1731, et pré-

senté comme : « taille petite, poil noir et boiteux ». Il effectue deux voyages pour Saint-Domingue en 1733 avec le capitaine Pierre Hirigoyen, de Biarritz. Dès son retour à Nantes, il reprend la mer en 1736 pour la même destination sous la conduite de Georges Meyrac, commandant l'*Aimable Créole*. Il multiplie ensuite les voyages au cabotage et au long cours, soit une quinzaine entre 1736 et 1739. De retour à Bordeaux en juin 1739, il repart aussitôt pour Saint-Domingue sur l'*Aimable Arcotte*, du capitaine Marchat jusqu'en juillet 1740, pour naviguer à nouveau à compter de septembre vers la Martinique sur le *Prudent* commandé par le capitaine Louis Viviart. En novembre 1743, il épouse à Bayonne, Jeanne Catherine Duclercq (1712-1796) issue d'une famille de notaires ; à son mariage il est assisté de sa mère et de son beau-père Yves Dachary – sa mère s'est remariée malgré la disposition prise par son premier époux de la déshériter en cas de remariage – ainsi que d'Yves Simonin professeur d'hydrographie car Antoine Louis vient d'être reçu capitaine de navires « pour toutes sortes de voyages. » À la mort de son frère aîné, Arnault, il devient l'héritier de ses grands-pères, les frères Arnault (1656-1730) et Nicolas Lamaignère (1649-1718). Cependant, Antoine Louis restera sans descendance car tous les enfants nés de son union meurent en bas âge.

En 1745, il participe à la guerre de course comme lieutenant puis premier lieutenant, mais fait naufrage en décembre de cette même année devant La Rochelle. Il reprend la mer en 1746. Pris par les Anglais en septembre il est débarqué à Bayonne, « de gré à gré ayant condition d'une prise. » En janvier 1747, il est porté au registre des capitaines et commande en course l'*Héroïne* de Bayonne, navire de 130 tx, armé de 12 canons, monté de 125 hommes d'équipage ; en octobre 1747 il reçoit 600 l-t pour sa part de prise dont nous ignorons le détail.

En octobre 1750, Antoine Louis repart à Nantes pour prendre le commandement du *Sainte-Claire*, après avoir laissé une procuration à son épouse pour conduire dans les meilleures conditions le procès qui l'oppose à son beau-père Yves Dachary. De retour à Nantes en janvier 1752, il cesse de naviguer jusqu'en 1757 ; cette année-là, au début de la guerre de Sept Ans, il arme en course l'*Héroïne*, bâtiment de 130 tx, monté de 122 hommes d'équipage, commandé par le capitaine Jean Passement et avec un cousin de Chalosse, Guillaume Lamaignère (1732-1795), comme premier lieutenant.

Toutefois, nous perdons sa trace à cette date et ne savons pas quel est le résultat de cette campagne et s'il y en a eu d'autres. S'est-il retiré à Montfort en Chalosse (pays d'Adour) où il est propriétaire d'une vigne qui lui vient, avec d'autres biens, de l'héritage de son père ou à Bidache où meurt son épouse en 1796 ?

Gilbert Buti

☛ *Bayonne*, *Bordeaux*, *La Rochelle*, *Nantes*

La Mamora (XVIIe siècle)

Dès le début du XVIIe siècle, La Mamora (ex-Port-Liautey, aujourd'hui Mehdia), figure parmi les repaires de pirates les plus redoutables du Maroc atlantique. Située à l'embouchure de l'oued Sebou, à quelques lieues seulement au nord de Salé, elle avait accueilli les pirates de Larache à la suite de la cession de leur port aux Espagnols en 1610 par le sultan El Mamoun. L'originalité de cette « République de pirates » réside, selon l'expression de Thomas Le Gendre, dans le fait qu'elle a été à tout le monde et que s'y réfugiait « qui vouloit, et c'étoit principalement le nid ou le repaire des pirates, dont en ce temps-là, il y en avoit beaucoup et plus de Chrestiens de toutes les nations que de Turcs ». La plupart de ces Européens sont d'origine anglo-saxonne et parmi eux figurent le capitaine hollandais John Mandosius et surtout le célèbre capitaine anglais Henry Mainwaring originaire du comté de Chester. Ils s'y établissent vers 1610 et vivent, paraît-il, dans un état d'hostilité permanente avec les tribus voisines. D'après une déposition de marins anglais, envoyée par Sir Ferdinando Gorges à Salisbury par lettre du 5 juillet 1611,

les pirates de La Mamora seraient au nombre de 2000 hommes, capables d'armer 40 navires et leur ravitaillement serait essentiellement assuré par les marchands livournais. Cependant, bien plus qu'une base d'opération, La Mamora est à la fois une base de repli liée à son mouillage et la sécurité du lieu, et une base d'écoulement, attirant des marchands maures, anglais, hollandais, juifs, italiens et même espagnols. Ainsi, les pirates trouvent à leur retour un ravitaillement en vivres de bouche et de guerre, sans oublier le vin, les eaux-de-vie, le tabac, les cartes à jouer, les dés et vêtements de luxe. Livourne sert souvent d'entrepôt avant la revente dans les ports de l'Adriatique et du Levant.

Le théâtre d'opération des pirates de La Mamora est l'Atlantique, d'où ils lancent des opérations de grande envergure contre les intérêts marchands européens. Pourtant ces eaux ne sont pas fréquentées toute l'année. Au printemps, la mer étant plus calme, les garde-côtes patrouillent plus régulièrement le long des littoraux marocains, obligeant une partie des pirates à migrer vers l'Irlande, plus appropriée pour se protéger. D'ailleurs, pour assurer la sécurité de la route des Indes, si nécessaire à son commerce, Philippe III fait déjà obstruer l'estuaire de Sebou en 1611. Comme l'embouteillage se révèle insuffisant, les navires des pirates, avec leur faible tirant d'eau, peuvent poursuivre leur activité. La nouvelle de la mainmise des Espagnols sur cette place en 1614 suscite, en effet, une grande angoisse de la part des autorités anglaises qui craignent que les vingt-huit navires partis en course avant l'investissement du port ne se trouvent dans l'obligation de chercher refuge ailleurs « de sorte qu'il est à craindre qu'ils ne se rendent aux ports d'Irlande et aux parages d'alentours ». Les Mamoratis s'installent à Salé et Alger. Sur la prise de La Mamora et l'installation de ses pirates à Salé, nous possédons le témoignage détaillé de Jan Everten qui rend compte aux États Généraux des Provinces-Unies des événements survenus le 6 août 1614 : « Les Espagnols sont entrés, sans aucun obstacle, dans le port de El-Mamora, avec 8 galères et tous leurs vaisseaux légers. Les pirates ont mis le feu à quatre prises, n'ayant pas le temps d'incendier leurs vaisseaux de guerre qui étaient bien armés ; il en avoit un de 180 lasts, portant 24 canons, et 4 navires marchands, bien armés également. Ces gens-ci sont bien pires que les pirates, et c'est le cas de le dire : qui ne trouve pas de recéleur ne trouve pas de voleur ; ces marchands ont réparti leur argent entre les matelots, afin que les Espagnols n'en profitassent point. Ils en ont aussi donné une part au caïd de Salé, et s'en sont allés avec leurs deux cent cinquante hommes à Salé, en abandonnant ainsi tous leurs vaisseaux honteusement et sans coup férir, soit 6 vaisseaux de guerre et 4 marchands avec 4 prises ; en tout 14 navires ». Effectivement, Don Luis Fajardo, à la tête de 99 voiles et 7000 hommes s'empare de cette base alors que la plupart des pirates sont en mer, raflant au passage la gloire de cette action à l'Amiral hollandais. C'est un rude coup pour la confédération pirate, et si certains forbans partent pour Salé, d'autres servent la Toscane, la Sublime Porte ou font leur apparition dans les West Indies.

Une perte vite réparée et non définitive pour ces aventuriers nordiques. Salé les reçoit à bras ouverts. Ils vont contribuer à faire la gloire de la ville du Bouregreg. Dès sa récupération par les Marocains en 1681 et en raison de sa proximité avec Salé, La Mamora devient un des ports de relais pour les bâtiments qui ne peuvent franchir la barre de Salé en raison de leur tonnage. Et, c'est ce qui explique qu'elle est souvent la cible des expéditions punitives européennes à la fin du XVIIe siècle.

Léila Maziane

☛ *Alger*, *Bordeaux*, *Livourne*, Mainwaring, *Salé*

La Mark Guillaume, seigneur de Lumey de (14 octobre 1542, Liège-1er mai 1578, Liège)

Descendant d'une noblesse ancienne du XIe siècle, il est comte d'Empire, baron de Lumey ou Lummen, seigneur de Seraing, Borsset et

de Minderlecht; *efvoogd* (tuteur héritier) de Franchimont, prince du Saint-Empire germanique. Il est le fils de Johann II (v 1500-1552) et de Margareta van Wassenaer. La Mark participe dès le début à la Révolte contre Philippe II, en 1566. Banni des Pays-Bas en 1569, il se retrouve capitaine parmi les Gueux des mers (*Watergeuzen*) en 1571. En octobre, il est nommé Amiral des Gueux à la place de Ghislain de Fiennes, seigneur van Lumbres, avec qui il s'était disputé. Le premier Amiral des Gueux, Adriaan van Bergen (1535-1572) avait été nommé en 1568. Mais il avait été licencié car il gardait pour lui le butin. La Mark, qui dirige alors la flotte dite *Kanaalvloot*, c'est-à-dire la flotte de la Manche, joue un rôle important dans la révolte et l'histoire de la marine néerlandaise notamment en capturant le 1er avril 1572 la ville de Den Brielle, provoquant la révolte d'autres villes néerlandaises comme Flessingue, Dordrecht et Enkhuizen, et permettant à Guillaume d'Orange de contrôler les principales voies navigables que sont l'Escaut, la Meuse, le Rhin et le Zuiderzee. En 1571, la reine Elizabeth interdit l'accès de Douvres et des autres ports anglais aux Gueux des mers. Ceux-ci ne disposent plus alors de base. Guillaume d'Orange et son frère Louis projettent pour l'été 1572 d'attaquer par trois côtés : les Huguenots par le Sud, le prince d'Orange par l'Est à partir des territoires allemands. Les Gueux, depuis la mer, doivent divertir une partie des forces d'Alva et s'emparer d'une ville pour qu'elle constitue une nouvelle base. Fin mars 1572, La Mark navigue avec vingt-six navires et 1200 hommes dans la mer du Nord lorsqu'une tempête le jette vers le delta de la Meuse. Ayant appris l'absence de garnison à Den Brielle, les Gueux s'emparent de la ville, la soumettent au pillage car ils ne pensent pas s'y installer et proposent de l'offrir au stadhouder qui y envoie des troupes. Le duc d'Alva ne peut pas reprendre la ville car les habitants ouvrent les digues provoquant ainsi l'inondation des terres environnantes.

La Mark n'hésite pas à se porter responsable financièrement de l'armement de la flotte des Gueux. Ainsi en 1571, il réalise un emprunt auprès de Charles et de Jean de Beaulieu qui se rembourseront sur les prises. Mais c'est aussi un personnage brutal à qui il faut imputer le meurtre de dix-neuf religieux de Gorcum en 1572. Nommé lieutenant Amiral de Hollande et de la Frise de l'Ouest le 19 juillet 1572, il quitte le service le 24 janvier de l'année suivante, remplacé par Louis de Boisot. Entre-temps, il a été gouverneur du quartier Sud de la Hollande (1572-1573). Toutefois, comme il ne s'accommode pas des ordres de Guillaume d'Orange, nommé stadhouder en 1572, il est emprisonné pour rébellion en 1573 mais relâché en 1574. Commandant de l'armée des États en 1577-1578, il participe ainsi à la bataille de Gembloux.

Un excellent portrait de DW Catwijk, en dépôt aux Archives Nationales de La Haye, montre celui que l'on surnomme le « Sanglier sauvage des Ardennes » armé d'une pique et d'une épée avec en toile de fonds la prise de la ville de Den Brielle par les Gueux des mers.

Roberto Barazzutti

☛ BEAULIEU, BOISOT, *FLESSINGUE*

LAMBERT JULIEN (?-31 janvier 1705)

Ce riche habitant de Saint-Christophe réfugié à la Martinique était « un des plus braves et des plus heureux capitaines corsaires que l'Amérique ait eu depuis longtemps » dit de lui le père Labat. Il était tout aussi estimé de ses ennemis sur lesquels il a fait une quantité impressionnante de prises. En 1692, il commande la célèbre corvette la *Malouine,* aussi appelée la *Volante*, réputée pour être la meilleure voilière de toutes les Isles. En novembre 1692, la corvette est de retour à la Martinique après avoir transporté à Saint-Domingue 100 Nègres raflés à Saint-Christophe et dont le dixième est estimé à 915 écus. L'année suivante, associé au capitaine Montauban, il fait deux prises considérables sur les Espagnols et les Hollandais qui sont vendues à Saint-Thomas (août). En décembre 1693, les capitaines Lambert et Pinel prennent devant

Saint-Thomas une barque (capitaine Pieter Laspier), et la pillent malgré le passeport du gouverneur de Saint-Domingue. En 1696, Lambert commande la frégate le *Hardy.* Seul ou avec d'autres, il amène au moins six prises dont le *Harpoil*, flûte de 200 tx et 18 canons, le *Marchand* de la Jamaïque, de 200 tx et 16 canons, le *Robert* de Bristol et le *Henry.* L'année suivante, sur la barque la *Trompeuse,* six autres prises prennent la route de la Martinique dont la *Sarah Mary Galley*, l'*Assistance* et l'*Américaine.* En octobre 1697, il retrouve les bonnes grâces du gouverneur danois de Saint-Thomas et amène dans ce port neutre plusieurs prises anglaises. Tout comme Pinel, il regagne Saint-Christophe, après Ryswick, dont il est à nouveau chassé, en juillet 1702. Il perd un bras à l'occasion. Réfugié à la Martinique, il reprend ses campagnes de course. La première année de guerre le voit commander le *Galand*, sur lequel, en décembre, il s'empare de l'*Arc de la Barbade*, de l'*Aventure* de Londres et de l'*Ouest Burry Galley.* L'année suivante, il commande une des six compagnies de flibustiers envoyées secourir la Guadeloupe. Il redevient corsaire avec une barque de 6 canons et de 80 hommes avec laquelle il multiplie les prises et les descentes : malheureusement, les jugements ont disparu pour les années 1704 et 1705. Il perd la vie assez malencontreusement après la prise d'un corsaire anglais. Ce dernier avait abaissé son pavillon mais un flibustier ennemi fait décharge de son pistolet. Lambert s'écroule, atteint à la tête.

Jacques Gasser

☛ FLIBUSTIERS, *GUADELOUPE*, MONTAUBAN, PAVILLONS CORSAIRES ET PIRATES, PINEL

LAMPSINS ADRIAAN (1598, Flessingue-1666, Middlebourg) **ET CORNELIS** (1600, Flessingue-1664, Flessingue)

Adriaan et Cornelis Lampsins sont deux frères, fils de Jan Lampsins (Ostende vers 1570-Flessingue 1619) et de Johanna ou Jannekene Velters (Ostende vers 1575-Flessingue 1648). Le mariage date de 1594. La famille est originaire d'Ostende où l'on retrouve la plus ancienne mention au XVI[e] siècle. Comme beaucoup de familles des Pays-Bas méridionaux au cours de la décennie 1580, elle quitte la région avant sa reconquête par le duc de Parme. Comme les Velters, les Muennick ou les Kien d'Ostende, elle émigre en Zélande et s'établit à Flessingue. La maison de la famille Lampsins, construite en 1641 par Cornelis Lampsins existe encore dans cette ville. Au-dessus de la porte, il reste l'enseigne représentant un mouton sans doute en relation avec le nom (Lam). Jan Lamspsins est un marchand de Flessingue qui entre dans l'histoire pour avoir été le premier à donner du travail à Michiel Adriaen de Ruyter comme fileur de lin. Marchand, il participe à la pêche à la baleine et devient actionnaire de la Compagnie du Nord. Il semble aussi entrer dans le capital de la *VOC.*

Cornelis s'est marié en 1628 avec Tanneke Boers-Schot. Les deux frères font du commerce avec la France, l'Irlande, la Méditerranée et les Amériques. L'un de leurs employés, Michiel de Ruyter, est leur agent à Dublin durant plusieurs années et dirige aussi certains de leurs navires de commerce. Adriaan et Cornelis Lampsins arment également en course. Ils sont propriétaires de douze navires portant 180 canons et disposent de parts dans d'autres, sans que l'on sache réellement le nombre et la proportion. En 1632 ou 1633, ils arment les navires le *Samson* (Jan Gideons) et le *Flessingue* (Abraham Crijnssen), chacun portant 24 canons, 100 matelots et 30 soldats. Ces capitaines réalisent de nombreuses prises et notamment plusieurs navires dunkerquois : on parle de dix-sept navires de guerre ou de course dunkerquois ainsi que vingt-deux autres bâtiments. Ces succès conduisent les taux d'assurance à destination de la France à passer de 8/10 % à 3 %. Un autre capitaine corsaire des frères Lampsins n'est autre que Michiel de Ruyter qui en 1637 effectue aussi une campagne pour leur compte. En 1640, il dirige alors le *Vlissinge*

avec lequel il effectue plusieurs missions d'escorte et de navigation. Lors de l'expédition sous l'Amiral Gijsel, De Ruyter se trouve sur le *Haze,* autre navire des frères Lampsins loué par l'amirauté. Les corsaires de ces armateurs reçoivent la dénomination de « Nieuwe Geuzen », les « Nouveaux Gueux ». Les liens entre De Ruyter et Lampsins sont indissolubles. Cornelis Lampsins est témoin lors du mariage de De Ruyter en 1652. En 1650, devenu membre du Conseil puis maire de la ville de Flessingue en 1652, il est enfin nommé député de la province de Zélande aux États Généraux. Cette position lui permet de soutenir, avec Johan de Witt, la carrière de De Ruyter.

En dehors de ces armements en course et au commerce, on retrouve les deux frères dans la traite et les projets coloniaux néerlandais. En 1654, ils demandent aux représentants des États-généraux le droit de coloniser l'île de Tabago (appelée Nieuw-Walcheren). Cette île devenue possession française, le 28 août 1662, Louis XIV en fait une baronnie nommant Cornelis Lampsins. De ce fait, la famille entre dans la noblesse hollandaise et ce jusqu'en 1848 où suite au décès du dernier descendant masculin, le nom de famille et le titre est repris par une autre branche qui s'éteint en 1953. Cornelis Lampsins est fait par ailleurs chevalier de l'ordre de Saint Michel. Pendant ce temps, l'île de Tabago prospère rapidement. À la veille de la seconde guerre anglo-hollandaise, elle comporte 1 250 colons néerlandais, français, juifs italiens et allemands, et près de 7 000 esclaves. Mais ce n'est pas la seule île antillaise qui intéresse les Lampsins. L'île de Saint-Martin connaît une colonisation mixte franco-néerlandaise à partir des années 1620-1630. De Ruyter qui sert les frères Lampsins a effectué plusieurs voyages dans les années 1640 vers le Brésil et les Antilles, notamment Saint-Martin que les Espagnols perdent définitivement en 1647. La Chambre de Zélande de la *WIC* obtient le contrôle de la partie néerlandaise de l'île au détriment d'Amsterdam. Elle désigne les frères Lampsins comme patrons, à charge de la développer. En contrepartie, durant dix ans, ils ne payent pas la taxe appelée « tiende penning » (le dixième penning) et peuvent nommer un commandeur ayant pouvoir au nom de la *WIC* de rendre justice et de gouverner l'île.

Alors qu'Adriaan Lampsins devient actionnaire de la *VOC* pour la Chambre de Zélande, son frère Cornelis est actionnaire de la *WIC* et participe à la traite négrière. Au début de la décennie 1660, il arme deux navires qui achètent 350 esclaves sur la côte africaine. La fortune de ces frères est célèbre et marque de nombreuses générations d'habitants de Flessingue. À titre d'exemple, citons l'achat en 1664 par Adriaen d'un château avec sa propriété dans l'Ijsselmonde, une des îles du delta de la Meuse pour 108 000 fl.

Roberto Barazzutti

☛ CRIJNSSEN, *FLESSINGUE*, *MIDDLEBOURG*, *OSTENDE*, RUYTER, *VOC*, *WIC*

LANCASTER JAMES
(v. 1554, Basingstoke-mai 1618, Londres)

James Lancaster est originaire du Hamshire. Que faut-il penser d'une déclaration faite à Recife selon laquelle il aurait été élevé parmi les Portugais, aurait été soldat et marchand chez eux ? En 1581 et, à nouveau au début de 1585, il est facteur à Séville. Andrews pense qu'auparavant, dans les années 1560 et au début des années 1570, il a pu être l'agent au Portugal de Thomas Starkey, échevin de Londres. Ce dernier appartenait à la *Skinners Company*, tout comme Lancaster plus tard. Au moment de l'union de l'Espagne avec le Portugal, il aurait combattu sous le drapeau de Dom Antonio, prieur du Crato, contre Philippe II. Comme nombre d'Anglais, il perd beaucoup lors de l'embargo mis en place contre les navires et avoirs britanniques. En 1587, il devient corsaire, commande la *Susan*, armée pour l'expédition de Cadix par Bayning. L'année suivante, face à la *Gran armada*, il commande *Edward Bonaventure*, armé par Thomas Cordell. En 1589, il est capitaine du *Salomon*, armé par

Howe et Boreman, au sein de l'escadre de Drake et Norris. L'échec de cette expédition ne l'empêche pas, en 1590, de reprendre la mer sur le *Merchant Royal* en compagnie d'une ancienne relation remontant aux grands jours du commerce ibéro-anglais, Samuel Foxcroft, qui commande l'*Edward Bonaventure*. Les deux compagnons s'emparent de l'*Espoir* de Flessingue, chargé de sucre, de pastel et de bois brazil, marchandises consignées par des Hollandais aux Açores pour Middlebourg. Au retour, les deux capitaines sont accusés de piraterie, Foxcroft étant en outre dénoncé pour torture. Il semble que les charges ne soient finalement pas retenues et les deux hommes embarquent avec George Raymond à destination des Indes orientales. Raymond commande la *Penelope* dont il est propriétaire, Lancaster monte l'*Edward Bonaventure* et Foxcroft le *Royal Merchant* (que possède également Cordell). Cette expédition est une campagne de course, les lettres de représailles doivent permettre la capture de navires portugais tout en favorisant les relations commerciales avec les indigènes. Thomas Cordell envisage sans doute d'éveiller l'intérêt des autorités pour le marché asiatique des épices. Mais, rien ne se passe comme prévu. Le scorbut fait des ravages sur la route du cap de Bonne-Espérance. Il faut renvoyer le *Merchant Royal* en Angleterre avec les malades. Une fois franchie la pointe sud de l'Afrique, la *Penelope* disparaît corps et âme, emportant Raymond et tout son équipage. Foxcroft étant décédé, Lancaster demeure seul. Dans l'océan Indien, il multiplie les prises lusitaniennes, opérant sur une vaste zone qui s'étend jusqu'à l'île de Penang, à l'ouest de la péninsule Malaisienne. Mais la maladie poursuit les Anglais. Lancaster est bien près de mourir lui aussi. L'équipage, affamé, commence à se mutiner, obligeant Lancaster à revenir sur ses pas. On le somme de prendre une route directe pour gagner l'Angleterre ce qui plonge le navire dans le pot au noir (*Doldrums*) durant six semaines. C'est à l'île de Mona, au sud de Santo Domingo, que les survivants peuvent se rafraîchir, avant de tenter d'atteindre Terre-Neuve : le mauvais temps les oblige à rebrousser chemin. 25 hommes demeurent mais 6 se saisissent du navire et vont l'échouer à la baie d'Ocoa, se rendant aux Espagnols. Finalement, Lancaster et 11 de ses hommes sont récupérés par des navires français au Noël de 1593.

Après cette terrible aventure, Lancaster, qui ne revient qu'en mai 1594, persuade ses amis négociants de s'associer avec lui pour une entreprise visant le Pernambuc (Watts, Bayning, More, Shute et d'autres). Lancaster quitte la Tamise en octobre 1594 avec trois bâtiments : le *Consent* (240 tx), le *Salomon* (170 tx) et la *Virgin* (60 tx). En chemin, il réalise plusieurs prises et, pour augmenter ses forces, accepte de s'associer avec Edward Fenner qui commande le *Pilgrim* de Portsmouth et Martin Philips sur le *Welcome* de Plymouth. Ce dernier apporte aussi une prise biscayenne et une pinasse. Lancaster apprend lors d'une prise qu'une caraque revenant des Indes orientales a été jetée par la tempête sur la côte du Pernambuc et que son chargement a pu être mis à terre. À son arrivée devant Recife, en avril 1595, Lancaster trouve trois gros navires hollandais à l'entrée du port, venus escorter l'*indiaman*. Fort heureusement, la neutralité l'emporte et les Anglais s'emparent sans résistance de la ville. En revanche, l'occupation, qui dure un mois, laisse le temps aux Portugais de se ressaisir. Méthodiquement, les navires anglais, mais aussi hollandais et cinq corsaires français chargent les cales. Faute d'obéir aux ordres de Lancaster, 35 hommes sont perdus dont ses deux lieutenants et le chef des corsaires français. En pleine nuit, l'escadre de quinze navires lève l'ancre. Seule une prise espagnole se perd. C'est une expédition exemplaire par le sang-froid et la maîtrise déployés par son chef. Le gros du butin provient du chargement de la caraque (poivre, clous de girofle, benjoin, cannelle, macis, soies, calicots, indigo etc.). Le *Consent* et le *Salomon* ramènent pour 31 000 £ de ces marchandises asiatiques. Fenner en porte davantage à Plymouth avec trois bateaux. La *Virgin* et les trois Hollandais sont chargés de

sucre et de bois de teinture pour un montant de 15 000 £. Les Français se sont apparemment contentés de bois de brazil. Le total du pillage est estimé à 50 000 £.

Par la suite, James Lancaster aurait pu laisser son sac à terre. Son expérience comme navigateur, comme marchand, comme facteur des Portugais est telle que sa présence est indispensable dans la réalisation du premier voyage de l'*East India Company.* En avril 1601, il reçoit une escadre de six vaisseaux armés de 500 hommes : le *Red Dragon* de 600 tx, le *Malice Scourge*, la *Susan* de 240 tx, l'*Ascension* de 260 tx, l'*Hector* de 300 tx et le *Gift* de 120 tx. La Compagnie peut annoncer un voyage marchand, la guerre n'est pas finie et la course a toute sa place dans cette expédition. Après quinze mois de mer, Lancaster atteint Sumatra, c'est alors qu'il s'aperçoit que, malgré la réputation d'une forte activité commerciale (notamment en poivre), les échanges restent bien faibles dans la réalité, c'est bien la prise d'un *indiaman* portugais dans le détroit de Malacca qui rétablit la situation avant la fondation du premier comptoir de la compagnie à Bantam où les calicots pris sur le Portugais autorisent les échanges. Lancaster est de retour en Angleterre en septembre 1603, rapportant un chargement de poivre. En octobre 1603, il est fait chevalier, en récompense à son action marchande et diplomatique. Il demeure l'un des directeurs de l'*EIC* les plus impliqués, s'intéressant aussi au passage du Nord-Ouest et aux expéditions de Hudson, Button et Baffin.

Philippe Hrodej

☛ BAYNING, *CADIX*, DRAKE, *FLESSINGUE*, *LONDRES*, *MALACCA*, *SÉVILLE*, WATTS

LANDAIS PIERRE

(20 février 1734, Saint-Malo-1820)

Landais est le fils de Pierre, capitaine de vaisseau marchand, et de Marguerite Jocet, épousée le 26 novembre 1726. Il est volontaire dans la marine en 1745. Officier bleu et lieutenant fonctionnaire sur le *Zéphyr* (1762), il est blessé et fait prisonnier dans un combat naval et détenu à Plymouth, durant la guerre de Sept Ans. Il prend possession des îles Saint-Pierre-et-Miquelon en 1763 et y retourne un an après. Il est reçu capitaine à l'amirauté de Saint-Malo, le 27 février 1765 sans exemption et est enregistré le 28 octobre. Le 17 octobre 1766, il s'embarque en qualité de premier lieutenant à Rochefort sur la flûte du Roi l'*Étoile* – capitaine François Chenard de la Giraudais – qui fait le tour du monde avec Bougainville (1767-1771). Il est successivement lieutenant de frégate à Rochefort (1er janvier 1773), puis capitaine de brûlot à Rochefort (15 mars 1773), lieutenant de port à Brest (1er décembre 1775). Il reçoit la permission de se retirer le 8 janvier 1776 avec la réforme qui lui donne son congé absolu. Il commande, à 100 l-t par mois, le vaisseau le *Flamand*, armé à Marseille pour la Martinique et Saint-Domingue, le 22 septembre 1777.

Pierre Landais, venu en Amérique dans le but de devenir l'équivalent sur mer de La Fayette, reçoit la citoyenneté honoraire du Massachusetts et le Congrès continental le fait capitaine, lui confiant le commandement de l'*Alliance*, une frégate de 36 canons, nommée ainsi en l'honneur du traité entre l'Amérique et la France. Ce bâtiment est le meilleur dans ces eaux. Sa première mission est de rapatrier La Fayette en France pour accroître le soutien à l'effort de guerre américain (14 janvier 1779), avec un équipage britanno-irlandais. Le 6, l'*Alliance* touche Brest, en dépit d'une mutinerie avortée, et en ayant fait deux prises (dont le suédois *Victoria*). Sur les nouvelles instructions de Benjamin Franklin, Landais est assigné à l'escadre de Paul Jones. Le 19 juin, elle quitte Groix pour escorter un convoi marchand à Bordeaux, mais durant une nuit de tempête, l'*Alliance* aborde l'amiral. Après réparations, l'escadre appareille de Groix, le 14 août, assurant une diversion sur les îles du Nord de la Grande-Bretagne. Landais aurait rapidement présenté une tendance à l'insubordination – à moins que ce ne soient les premiers signes d'un

déséquilibre – envers son commodore Paul Jones, allant jusqu'à proférer des insultes. Il quitte ainsi ses conserves les 26 et 27 août et ne les rejoint pas avant le 1er septembre. Landais refuse de répondre aux signaux de Jones. Le 23 septembre, à l'approche d'un convoi britannique débouchant de la Baltique sous l'escorte du 44 *HMS Serapis* et du sloop de 20 *HMS Countess of Scarborough*, Landais refuse de prendre place dans la ligne de bataille et reste dans un premier temps à l'écart de l'action. Lorsqu'il s'engage, il touche à la fois la *Serapis* et le *Bonhomme-Richard*! L'*Alliance* rallie Le Texel, où Landais est battu par Jones. Arrivé à Lorient, Landais attend un passage pour l'Amérique afin de se défendre devant une cour martiale. Il y rencontre Arthur Lee, un commissaire de Franklin, désœuvré, qui veut également retourner au pays. Lee, qui déteste également Jones, est persuadé que ni Jones ni Franklin n'ont autorité pour relever Landais qui tient son commandement d'une commission du Congrès continental. Finalement, Landais reprend place sur sa frégate et en assume le commandement le 12 ou 13 juin. Soutenu par Franklin et Sartine, Jones, apprenant ce rebondissement accourt à Lorient le 20 juin. Il trouve l'*Alliance* bloquée par les batteries des bâtiments français devant Port-Louis. Jones convainc les autorités françaises de laisser le navire appareiller afin d'éviter des morts, la perte du navire et des difficultés diplomatiques entre les deux alliés. Durant le voyage du retour, Landais se querelle avec ses officiers, maltraite son équipage et ses passagers. Le 11 août, il est relevé de son commandement, mais refuse de quitter sa cabine après l'arrivée de son successeur à Boston (19 septembre 1780). Il en est extirpé par les *marines*. Son procès se conclut par son renvoi du service. Cependant, il est rappelé au service lors de la Révolution comme capitaine de vaisseau le 1er juillet 1792. Il commande le *Patriote* à Brest et se rend à Toulon avec trois autres vaisseaux et une frégate pour rejoindre l'escadre de l'Amiral Truguet (5 septembre). Il bombarde Cagliari (25 janvier 1793). « Tiré des capitaines de v[aisse]au et fait contre-Amiral le 26 janvier 1793, suivant lettre du ministre du 28 dudit. » Sa marque hissée sur la *Montagne*, il commande une division navale entre Groix et Belle-Île, mais ses équipages s'étant mutinés, il doit regagner Brest. Il cesse ses fonctions le 26 octobre 1793 et est absent de la *Montagne*, désarmée, au quatrième quartier. Il totalise onze campagnes au commerce et neuf dans la Marine de l'État.

Olivier Corre

☛ *Bordeaux*, *Boston*, *Brest*, Jones, Landais, *Marseille*, *Saint-Malo*, *Toulon*

LANDOLPHE JEAN FRANÇOIS
(1747, Auxonne-1825)

Personnage haut en couleur, le capitaine Landolphe a été négrier, corsaire puis capitaine de vaisseau sous la Révolution. Il se rend à Nantes pour s'embarquer où ses premières croisières le portent jusqu'à Saint-Domingue ; il sert de secrétaire au capitaine, tout en étant enregistré sur le livre de bord comme mousse alors âgé de 18 ans. Lors du second voyage, le bâtiment s'échoue et se disloque sur des rochers à proximité du Cap français. Il est parmi les rares survivants. Dans les jours qui suivent, il parvient dans des conditions périlleuses, à récupérer une partie de la cargaison. Sur une « polacre interlope », il participe ensuite à la contrebande sur les côtes de Cuba.

Il fait l'apprentissage de la traite en se rendant plusieurs fois sur la côte du Bénin et développe d'excellentes relations avec plusieurs chefs et rois, en particulier le roi d'Owhère. Il crée la « Compagnie de la Guyane » qui arme à Saint-Malo le bâtiment la *Négresse*, navire négrier, mais solidement armé et doté d'une lettre de marque. Alors que la guerre n'est pas encore déclarée, il recueille à son bord dix-sept officiers et marins américains échappant à la captivité. À l'embouchure du Tage, il est proche d'échanger des bordées avec une frégate anglaise le serrant de trop près et réclamant les évadés : « J'ordonne

aux matelots de monter sur les passavants et de s'y mettre en ligne. Le maître d'équipage commande la manœuvre suivante: Tournez le dos à la frégate, déboutonnez la culotte; baissez la tête; le corps plié en deux; montrez le derrière à cet effronté capitaine». Il négocie avec le roi d'Owhère, l'établissement d'un comptoir à l'embouchure du Bénin. La razzia de bâtiments négriers, effectuée par la division de frégates de Landolphe, est difficile à chiffrer. Il mentionne notamment un grand nombre de captures anglaises ou portugaises au large du cap Laho. Pour l'essentiel, ce sont des bâtiments négriers puisqu'il indique avoir mis 400 esclaves à terre à ce moment: cinq prises anglaises sont avérées; puis deux autres anglaises et une portugaise en se rendant vers la côte du Bénin; cinq en rade de Bobi (?) sur la côte du Bénin, dont: quatre «à trois mâts» armés pour certains de 16 pièces, d'autres de 12 pièces et portant plus de 300 esclaves, ainsi qu'une goélette portant 70 esclaves. Enfin, six arraisonnements ont lieu en rade de l'île du Prince: Landolphe a fait hisser le pavillon portugais sur les forts pour piéger les bâtiments anglais qui venaient y faire escale, portant au moins 970 esclaves. Aux Antilles, la *Négresse* devient bâtiment éclaireur de Grasse de Limmermont qui escortait un convoi, vite dispersé par un ouragan.

En décembre 1780, il reçoit le commandement d'une frégate cédée par le Roi à un armateur corsaire, la *Chimère*, initialement de 32 canons mais réduits à une vingtaine pour permettre un chargement de fret. Les corsaires ne se livrent pas uniquement à la course mais poursuivent simultanément leurs activités de commerce. En 1782, il commande un autre bâtiment négrier, sous pavillon de complaisance autrichien, c'est-à-dire neutre, lui-même recevant un passeport de cette nationalité afin d'effectuer une campagne au commerce sans risque. Il fonde enfin son comptoir au Bénin et devient très riche. Toutefois, ses installations sont incendiées en 1792 par des pilleurs probablement soldés par quelque concurrents. Ruiné, il parvient à rejoindre la Guadeloupe où il repousse avec un petit bâtiment et 30 hommes une tentative de débarquement royaliste. Il commande quelques mois un mauvais bâtiment corsaire, le *Vengeur*, puis les corvettes *Mermaid* et *Liberty*, avec lesquelles il convoie armes, munitions et troupes pour le compte des insurgents, rusant, se faufilant et échangeant souvent des bordées avec les nombreux bâtiments anglais qui quadrillent la zone, avant d'être finalement pris par la frégate *HMS Alarm*. Libéré, il est nommé lieutenant de vaisseau et reçoit en juillet 1796 le commandement des frégates la *Vénus* puis la *Créole*. La division de trois frégates à laquelle il était rattaché est détruite par un violent grain près de l'embouchure de la Loire, et seule la *Créole* en réchappe.

Capitaine de vaisseau en février 1799, il commande une division de trois frégates, la *Concorde*, la *Médée* (capitaine Coudin) et la *Franchise* (Jurien de la Gravière). Il effectue une véritable razzia de bâtiments négriers sur les côtes d'Afrique, s'empare de l'île du Prince (Principe) et la rançonne de 800 onces d'or en «menaçant d'y faire appliquer les lois de la République» c'est-à-dire concrètement d'y libérer les esclaves. À Buenos Aires, il «accepte» de remplacer le lest de ses frégates par des lingots de cuivre dans la mesure où «ce cuivre passé au laminoir pouvait être utile à l'État pour le doublage des vaisseaux», et surtout devrait lui procurer un profit significatif. La division croise le long des côtes du Brésil jusqu'au 4 août 1800 où huit fortes voiles sont aperçues, dont six présumées vaisseaux de ligne. Landolphe, face à une telle force, ne peut que donner l'ordre à ses frégates de se disperser. Comme les capitaines français ne le constatent que trop tard, il s'agit en réalité d'un convoi d'*indiamen* escortés par un seul vaisseau. La *Concorde* est attaquée par ce dernier, le *Belliqueux,* de 64 canons. Selon William James, les deux bâtiments n'échangent qu'une bordée sans se faire aucun mal, rituel nécessaire pour permettre au capitaine en infériorité de forces de se justifier devant un futur conseil de guerre. Mais le récit de Landolphe est quelque peu différent: il aurait été cerné par

trois bâtiments et « canonné de trois côtés à la fois, je présentais une résistance honorable » et, dans cette position désespérée, il doit baisser pavillon… À cette occasion, il perd la fortune qu'il avait obtenue en rançon de l'île du Prince ainsi que le chargement de plaques de cuivre, lui aussi de grande valeur. Seule la *Franchise* de Jurien parvient à s'enfuir en jetant par-dessus bord une partie de son artillerie.

À sa libération, il refuse tout nouveau service malgré l'insistance du Premier Consul. Il est finalement terrassé par la goutte, lui qui a survécu à tant de séjours au Bénin sans jamais avoir été malade alors que ses équipages étaient décimés par le paludisme et la fièvre jaune. Lors de l'un de ces séjours, il s'était retrouvé ainsi avec deux matelots, seuls survivants de tout son équipage.

Landolphe a laissé deux tomes de mémoires. Sa carrière donne une image de corsaire éloignée des clichés habituels : il s'agit avant tout d'un marin du commerce, parfois contrebandier, continuant à effectuer des voyages à fret, sa lettre de marque l'autorisant à être suffisamment armé pour se défendre et, pour le cas échéant, servir d'auxiliaire à la Royale sur réquisition. De même, il montre que pendant la Révolution, les capitaines de la marine républicaine pouvaient aussi se comporter en quasi-corsaires.

André Di Ré

☛ *GUADELOUPE*, *NANTES*, PAVILLONS CORSAIRES ET PIRATES

LA ROCHELLE

La Rochelle durant les guerres de religion, 1568-1598

Sous contrôle huguenot depuis février 1568, à la suite d'un véritable coup d'État municipal, La Rochelle devient en quelques mois le principal foyer de guerre de course. À l'abri de ses puissants remparts, la ville bénéficie, depuis longtemps, d'une expertise en matière de navigation, en raison notamment de ses activités maritimes et commerciales qui la portent jusqu'en Amérique. Située au fond d'une baie, protégée par les îles de la mer des Pertuis (Ré, Oléron, Aix), elle jouit d'une position stratégique sur la route qui unit l'Europe du Sud à l'Europe du Nord. Elle peut se prévaloir d'un solide réseau en matière d'approvisionnement et de redistribution des marchandises. Ses infrastructures portuaires sont de qualité et ses habitants ont massivement intégré l'Église réformée. Elle entretient enfin des liens étroits avec l'Angleterre d'Elisabeth Ire, mais aussi avec la Hollande et la Zélande en révolte contre l'Espagne de Philippe II. Nombre de ses marins sont particulièrement aguerris : certains d'entre eux pratiquent la piraterie depuis de longues années à l'encontre des navires ibériques, tant sur la scène européenne que dans le bassin Antilles-Caraïbes. La Rochelle est donc toute désignée pour devenir la capitale atlantique de la Cause huguenote. Jeanne d'Albret, Coligny et les Princes y trouvent tout naturellement refuge à l'été 1568, au tout début de la troisième guerre de religion (1568-1570).

C'est à ce moment-là que le pouvoir protestant décide d'y promouvoir la guerre de course, et cela pour des raisons à la fois politiques, militaires et financières. L'Amiral de Coligny, qui avait déjà tenté de l'encourager l'année précédente, lors de la seconde guerre de religion, en est le véritable instigateur ; il a su en présenter l'intérêt sur le plan géostratégique et convaincre la reine de Navarre de la nécessité de soutenir son initiative. Officiellement, il s'agit de défendre Dieu et la Cause protestante, de « faire la guerre, courir sus et endommager les ennemys et adversaires de la relligion réformée et cause généralle, sur tous vaisseaux [de guerre et de commerce] et sur toutes nations indiféremment ». Sont alors visés tous les catholiques, sans distinction de nationalité, à savoir, pour reprendre les paroles de Jeanne de Navarre, les « Espagnolz, Portugais, Flamans et regnicolles et autres qui n'auroyent congé et sauf-conduit de nous ou de nos ditz filz et nepveu ou autres ayant puissance et auctorité de nous ou d'eulx ». Cette course reçoit une mission à la fois offensive – harceler l'ennemi – et défensive – protéger

les intérêts de la cause protestante. Elle doit semer la terreur dans les rangs ennemis, ruiner leur trafic commercial, empêcher leurs approvisionnements en armes et en vivres et couper, autant que faire se peut, leurs communications maritimes. Elle doit également protéger le port rochelais de toute attaque maritime et préserver le camp huguenot de l'asphyxie en maintenant d'étroites relations avec ses alliés d'Europe du Nord, Anglais et « Gueux de mer » (les forces navales hollando-zélandaises, révoltées contre l'Espagne). Elle doit surveiller les pertuis, contrôler la navigation (y compris pour la perception de taxes sur les transports de marchandises) et faciliter la commercialisation du sel et de vin de la région, sources de rentrées fiscales importantes pour les caisses de la « Cause ». Par le butin réalisé sur les mers, elle doit enfin soutenir financièrement l'effort de guerre protestant et contribuer au ravitaillement de la cité rochelaise.

Elle revêt alors un double visage : on observe, d'une part, la création d'une escadre permanente, l'« Armée navale » (une dizaine de navires au moment de sa création), étroitement subordonnée aux chefs protestants et, d'autre part, un appel à la course privée traditionnelle par l'octroi de lettres de marque à des particuliers, qui viennent ainsi renforcer le potentiel naval huguenot. Pour ces derniers, l'avantage n'est pas négligeable : la possession d'une lettre de course, signée de la main de Jeanne d'Albret ou d'Henri de Navarre, donne aux corsaires le droit légitime d'attaquer les ennemis de la Cause. Elle officialise leurs actions et légalise leurs actes, quels qu'ils soient. Elle les prémunit d'une éventuelle procédure judiciaire, de la part des victimes, et est, par conséquent, gage d'impunité, après la guerre, en leur garantissant notamment la propriété des biens acquis sur les mers pendant toute la durée du conflit.

Ainsi nombre de pirates décident de se placer sous la protection de Jeanne d'Albret et de son fils Henri. L'appât du gain incite également un grand nombre de pêcheurs ou de caboteurs à s'enrôler sur les navires corsaires. Ils sont généralement issus des régions les plus précocement et les plus massivement touchées par la Réforme. Si Aunisiens et Saintongeais sont fort logiquement bien représentés parmi les équipages, marins normands ou picards n'en sont pas absents, contrairement aux Basques et aux Bretons, qui demeurent, pour l'essentiel, fidèles au camp catholique. Il est tout à fait significatif que l'Amiral Coligny ait pu rapidement mobiliser des équipages entiers, certains de leurs capitaines appartenant depuis de longues années à sa clientèle : sur son simple appel, ils accourent à La Rochelle et se placent d'emblée sous la bannière de la cause huguenote. Ils sont suivis par quelques équipages anglais, heureux de trouver à La Rochelle les lettres de course qui légaliseront leur guerre latente contre l'Espagne. Les zones d'opération se révèlent particulièrement élargies : si l'essentiel des prises se fait sur le littoral européen, on retrouve la trace de ces corsaires aux Açores, à Madère, aux Canaries, dans le Bassin Antilles-Caraïbes et sur les côtes du Brésil, les flottes espagnoles et portugaises stimulant la convoitise. « Il y eut […] tel remuement de mesnage par la mer que l'on ne parloit d'autre chose que des navires de La Rochelle. Lesquels estoyent si redoutez que la navigation fut rendue fort difficile et hazardeuse aux catholiques », observe, pour la seule année 1574, un contemporain, le sieur Lancelot Voisin de La Popelinière. Si ce sont les prises les plus riches – les lourds galions ibériques, chargés des richesses américaines ou asiatiques – qui retiennent généralement l'attention des contemporains (et plus tard des historiens), c'est surtout le cabotage européen qui souffre le plus de cette guerre de course, les simples pêcheurs constituant eux-mêmes des proies faciles et privilégiées. En 1574, quelque 70 « navires et barques, équippés en guerre » auraient ainsi « cour[u] la mer depuis Calais jusqu'au détroit de Gibraltar », capturant des dizaines de bateaux, de petites unités en majorité.

Le pouvoir protestant perçoit un cinquième du butin réalisé sur les mers par les particuliers,

le « quint », après que les navires abordés et leurs précieuses marchandises ont été déclarés « de bonne prise » par les juges de l'amirauté de La Rochelle. Comme l'indiquent parfois les lettres de course délivrées par les chefs protestants, ce « quint » se décompose en deux dixièmes : un « dixième de l'Amiral », perçu par Henri de Navarre, en qualité d'Amiral de Guyenne, et un « dixième de la Cause [huguenote] » – qui se transforme, en 1586, en un dixième « de la subvention publique ». Cette perte de revenus pour armateurs, capitaines et membres d'équipage encourage la fraude ; bien des prises ne sont pas déclarées auprès du greffe de l'amirauté, et quand elles le sont, on a bien souvent pris soin, au préalable, de cacher une partie du butin…

Cette offensive militaire sur les mers a cependant constitué un facteur de division au sein de la société rochelaise : si le parti huguenot, soutenu par quelques armateurs, légitime, au nom de la « défense de la vraie religion », les exactions commises par ces équipages, une fraction de la population y est résolument hostile, non pas tant pour des raisons de morale, mais parce que ces déprédations représentent un danger pour les intérêts commerciaux de la puissante cité (contre-course, mesures de rétorsion, perturbation des réseaux commerciaux). En outre, le Corps de ville n'accepte pas l'emprise des Princes sur les opérations maritimes, souhaitant garder son indépendance, tant sur le plan décisionnel que financier. En 1574, profitant de leur absence, la cité accapare même le « dixième de l'Amiral » pour le transformer en un véritable « dixième de la ville ». En raison du rapport de force, qui se trouve alors en leur faveur, les Rochelais se voient confirmer cette situation en 1577 : Henri de Condé, muni des pleins pouvoirs par Henri de Navarre, est en effet obligé d'octroyer aux « maire, échevins et pairs » de La Rochelle la « moitié du quint » – soit un dixième – sur toutes « les prises de mer qui viendront en ce hâvre (…) pour être employé tant aux fortifications de ladite ville que autres choses y nécessaires ». Il veut ainsi s'assurer leur fidélité. Les capitaines peuvent désormais recevoir leur lettre de course du prince de Condé, mais aussi de « MM. de la Noblesse [les échevins], Maire et Conseil de cette ville ».

Lors de la huitième guerre de religion (1585-1598), La Rochelle voit son rôle de port d'attache de la course huguenote renforcé, même après la conversion d'Henri IV au catholicisme (1593). La course tient une place centrale dans sa quête de pacification du royaume et dans sa lutte contre la Sainte-Ligue. Elle joue également un rôle stratégique contre l'Espagne, surtout après 1595, quand la guerre est officiellement déclarée à son encontre. De retour à La Rochelle, au printemps 1586, Henri de Navarre prend bien soin de reprendre la main sur la course rochelaise, tout en faisant quelques concessions au Corps de ville : il la réorganise sur le plan institutionnel – en faisant notamment de la ville l'unique port d'accueil pour le butin réalisé – et se met à délivrer de nouvelles lettres de course, ce qui encourage d'emblée les opérations maritimes.

Au total, il est incontestable que cette course a été, jusqu'à l'édit de Nantes et la signature du traité de Vervins (1598), un des piliers de la résistance huguenote face aux catholiques, en compensant par des victoires sur mer une série de défaites militaires sur terre – à l'exemple de la bataille de Jarnac en mars 1569 – et en fournissant une part importante des subsides nécessaires aux fortifications rochelaises, à l'équipement des armées huguenotes et aux recrutements de mercenaires. Les chiffres parlent d'eux-mêmes : ce sont des centaines de navires, de toutes tailles, qui ont été capturés par les corsaires basés à La Rochelle dans le derniers tiers du XVIe siècle. La ville a vraisemblablement pris, à elle seule, plus de navires que tous les autres ports français réunis. Entre 1578 et 1588, par exemple, sur 21 gros navires espagnols – dont la valeur des cargaisons oscille entre 4 000 et 50 000 d. – capturés par des Français, sur les côtes américaines, sur la route des Indes ou non loin de la péninsule Ibérique, au moins 10 sont ramenés à La Rochelle, dont 5

pour la seule année 1586. À ceux-là, il conviendrait d'ajouter le grand nombre de prises faites sur le cabotage ou la pêche côtière, qui ne laissent malheureusement que peu de traces dans les archives. Si la course huguenote, qui avait longuement fait ses preuves jusqu'en 1598, est réactivée, au milieu des années 1610, avec la reprise des guerres civiles en France, elle disparaît définitivement dans sa forme offensive avec la chute de la cité rochelaise, sous les assauts de Richelieu, en 1627-1628.

Mickaël Augeron

☛ Coligny, Henri de Navarre, Richelieu

La Rochelle de Louis XIV à Napoléon

Le temps de la course huguenote flamboyante prend définitivement fin après le siège de 1628. Les Rochelais tournent la page pour les marchés américains, des Antilles et de la Nouvelle-France, où ils occupent une place majeure dès le début du règne de Louis XIV. Ce virage colonial réussi relègue la course au second plan. À partir de cette période, les marins et navires rochelais perdent progressivement leur image de chasseurs des mers redoutés, pour devenir avant tout des proies guettées par les corsaires ennemis au sortir des pertuis. Cette stratégie prudente des élites maritimes rochelaises rejoint pour l'essentiel celle des armateurs nantais ou bordelais peu enclins à se lancer dans l'aventure de la course. La proximité du grand arsenal et port militaire de Rochefort, très actif dans les activités de contre-course et dans les armements mixtes associant l'État et le privé, n'a pas non plus dynamisé la course rochelaise et l'aurait plutôt étouffée. Néanmoins, si La Rochelle devient un port d'armement en course secondaire, elle reste un pôle important d'arrivée des prises faites par les corsaires marchands ou militaires de tous les ports de la façade atlantique. L'accès facile aux rades rochelaises, la situation favorable au cœur du golfe de Gascogne font du port aunisien la destination fréquente des équipages de prise, pressés de regagner le port le plus proche. Il faut ajouter que La Rochelle constitue une place d'affaires dynamique où les prises et leurs cargaisons se vendent aux enchères au « canton des Flamands », aux armateurs et négociants locaux visiblement très intéressés par ces spéculations sans risque de « fortune de mer ». La gestion des lourdes procédures de liquidation par les officiers de l'amirauté de La Rochelle paraît également sérieuse, méthodique, garante d'un règlement sans histoire et assez rapide de chaque affaire (70 % des jugements sont rendus avant six mois).

C'est à partir de la guerre de la Ligue d'Augsbourg que l'on peut suivre avec régularité l'activité de la course à La Rochelle, une fois les cadres administratifs et réglementaires mis en place et appliqués par l'amirauté. Désormais, et sans grand changement jusqu'à la Révolution, chaque procédure donne lieu au même cheminement paperassier. La guerre de la Ligue d'Augsbourg tout comme celle de Succession d'Espagne mettent en évidence une activité de course soutenue à La Rochelle : plus d'une centaine de prises sont ramenées au port lors de chaque guerre (111 de 1689 à 1697). Une vingtaine de corsaires sont armés dans le port aunisien au cours de chacun de ces deux conflits ; il s'agit pour l'essentiel de navires de moyen tonnage (autour de 150 tx), armés de 15 à 20 canons, montés par une cinquantaine d'hommes. Bon nombre possèdent une commission en guerre et marchandises – une vingtaine pour la guerre de la Ligue d'Augsbourg – forme d'adaptation à la conjoncture qui leur permet de continuer leur activité maritime habituelle. C'est le cas pour une série de morutiers qui partent avec quelques canons et un équipage renforcé composé de marins originaires des petits ports de l'estuaire de la Seudre. Les corsaires rochelais pratiquent la course au large du golfe de Gascogne, sur les routes suivies par les navires ennemis mais aussi « la grande course » tout le long des côtés américaines, de Terre-Neuve aux Antilles sans oublier des descentes vers le Brésil ou l'Afrique. Les corsaires de Saint-Malo, de Dunkerque, de Nantes, de Bayonne envoient

également leur contingent de prises. Mais ce sont les vaisseaux et frégates de la Marine royale qui fournissent près de la moitié des prises, fruit d'expéditions coordonnées rassemblant de petites escadres. Si beaucoup de prises se limitent à de simples rançons, de temps en temps la chance sourit, comme en 1708, où la frégate rochelaise la *Valeur* met la main sur une flottille portugaise au large du Brésil, chargée de sucre et surtout de lingots d'or et d'argent, le tout liquidé pour plus de 600 000 l-t. Il existe donc encore sous Louis XIV une course rochelaise notable renforcée par le rôle de relais du port qui accueille les prises faites au large surtout par les navires du Roi.

Les conflits maritimes du XVIIIe siècle voient un incontestable recul de la course rochelaise : 6 armements en course pendant la guerre de Succession d'Autriche, 12 pour la guerre de Sept Ans et un seul pour la guerre d'Indépendance américaine. Si quelques-uns réalisent des campagnes correctes, par exemple 2 prises et une rançon pour l'*Espérance* en 1761, bon nombre rentrent bredouilles ou sont capturés (4 sur 12 pendant la guerre de Sept Ans). Ils laissent des bilans financiers le plus souvent déficitaires, sans compter plusieurs mutineries, ce qui achève de décourager les entrepreneurs potentiels à l'image du fiasco du dernier gros armement en course rochelais, celui du *Baron de Montmorency* en 1778. Les Rochelais, pénalisés par la présence constante des escadres anglaises devant les pertuis, préfèrent jouer la carte de l'intégration aux convois rassemblés en rade de l'île d'Aix et des affrètements pour le Roi, moins risqués et plus rémunérateurs. Le port continue cependant à recevoir des prises en nombre significatif, 49 pendant la guerre de Sept Ans, 65 pour la guerre d'Indépendance américaine mais provenant pour l'essentiel des captures effectuées par les navires de la marine de guerre royale (près de 90 % des prises arrivées à La Rochelle pendant la guerre d'Indépendance). La contre-course (de nombreux corsaires anglais se font prendre le long des côtes par des frégates comme l'*Hermione*) et la chasse dans le golfe de Gascogne sont devenues de fait le monopole des frégates de l'escadre de Rochefort. Quant aux navires rochelais, devenus des proies, ils subissent la course ennemie, principalement celle des corsaires de Jersey et Guernesey, synonyme de lourdes pertes.

La Rochelle connaît cependant une dernière flambée d'armements en course avec les guerres de la Révolution et de l'Empire. L'arrêt du trafic colonial et le blocus anglais poussent à l'aventure de la course dans le sillage des navires de guerre de Rochefort (104 prises ramenées à Rochefort de 1793 à 1796). Quelques armateurs, dont les frères Chegaray relancent la vieille tradition rochelaise : 12 bâtiments sont armés en course de 1796 à 1802 dont cinq par les Chegaray et 49 prises sont amenées à La Rochelle de 1796 à 1798. Certains comme l'*Abeille* ou l'*Oncle Thomas* mènent plusieurs campagnes avec quelques belles prises, sources de substantiels profits, mais tous finissent par être capturés par la *Royal Navy*, symbole de la fragilité d'une course très aléatoire.

Jacques Péret

☛ BAYONNE, BORDEAUX, DUNKERQUE, GUERNESEY, JERSEY, NANTES, SAINT-MALO

LA TORTUE (ÎLE DE)

Il ne reste plus grand chose aujourd'hui de ce qui a été le premier siège du gouvernement français à Saint-Domingue : le repaire de Levasseur en 1639 était essentiellement constitué d'éléments naturels ; du fort que bâtit Ogeron en 1666, il reste une plate-forme avec trois canons. C'est sans doute rappeler que la Tortue n'a jamais été un bastion inexpugnable. À l'origine, cette petite île de 37 km sur 7, séparée de la Grande Île par un canal d'environ 10 km, a d'abord été un lieu de refuge, un lieu de ravitaillement puis un lieu d'échange. Moreau de Saint-Méry parle d'asile. Ainsi, en 1582, une partie de l'équipage d'un navire havrais échappe à des galères espagnoles et se trouve récupérée peu de temps après

par un autre bâtiment français. Non seulement l'île est fréquentée mais elle offre des ressources variées. En 1606, ordre est donné aux colons espagnols de se replier sur la partie Est, ce qui a pour effet d'isoler un peu plus la Tortue et surtout de lui donner accès à de vastes zones désertées par l'homme mais non par le gibier : vaches, cochons peuvent se reproduire sans craindre de prédateurs. Les opérations espagnoles de nettoyage des Petites Antilles, Saint-Christophe en 1629, ont pour conséquence l'arrivée d'un groupe de 80 Français confortés par la présence de l'escadre de Cahussac. Une économie originale se met en place. Que l'occupation soit essentiellement anglaise (plutôt avant 1640) ou française, les comportements sont identiques. On coupe du bois de teinture ou brésillet à la Tortue, et on élève au début suffisamment de cochons pour que les Hollandais baptisent l'île « Isle-aux-pourceaux ». On plante du tabac et de l'indigo, quelques cannes à sucre, mais c'est peu de chose. On y trouve des haricots, de l'igname et de quoi faire de la cassave. En 1667, 25 habitations sont signalées : la rareté de l'eau et le peu de terres cultivables ne permettent pas une extension démesurée. En réalité, ce qui se vend à la Tortue vient de la Grande Île : le pétun ou tabac des petits Blancs et les cuirs qu'apportent les boucaniers ou chasseurs. De quoi attirer des navires français, anglais ou hollandais qui, par le biais du troc, écoulent leurs toiles, les armes et les munitions et autres marchandises sèches, ainsi que le vin et les eaux-de-vie. Les engagés sont vendus sur place ou chasseurs et colons se déplacent à Saint-Christophe pour acheter les « trente-six mois ». La pêche à la tortue complète ces activités fournissant les écailles ou carets. La Tortue accueille les flibustiers dont les navires sont de faible tonnage, en général inférieurs à 100 tx. Il s'agit d'une activité saisonnière, à faible rayon d'action, où la victoire repose sur l'effet de surprise, ce qui explique les abordages nocturnes. Un contrat passé devant notaire lie le flibustier à son matelot qui continue à entretenir la place à pétun ou à chasser durant l'absence de son camarade. Mais ce sont souvent les habitants, artisans, marchands ou officiers qui fournissent les avances, source d'endettement pour les Frères de la côte. Les prises isolées menées dans l'île permettent d'obtenir à bon compte marchandises et bateaux. Les rafles le long des côtes espagnoles, permettent de déposer des Indiens ou des Noirs : hommes ou femmes. Ces dernières deviennent concubines ou prostituées, de quoi renforcer l'attrait de la place.

L'intérêt de la Tortue réside dans ses défenses naturelles. L'île ainsi baptisée par Christophe Colomb pour sa forme de carapace, n'est accessible que par sa côte Sud. Ne peuvent y aborder que des chaloupes qui trouvent à mouiller dans les endroits où la ligne quasi continue des récifs de corail s'interrompt. Les navires ne s'aventurent que dans deux havres : Basse Terre et Cayonne. La navigation est particulièrement difficile dans le canal, vents et courants portent à l'Ouest. Enfin, le plateau calcaire d'une altitude moyenne de 200 à 300 mètres offre ses pentes les plus escarpées du côté méridional. Les postes de vigie, convenablement garnis, évitent aux habitants d'être surpris ou du moins leur laissent le temps de fuir. Ainsi à l'abri, la flibuste ne devient une composante majeure de l'économie de l'île qu'à partir de 1640 avec l'arrivée de Levasseur. Mais cette fréquentation se limite à une dizaine de petits navires et jamais le point de rendez-vous n'a été fixé à la Tortue. La portée des déprédations demeure très limitée. Aux dires des Espagnols, s'il y a lieu de parler d'infestation, le butin consiste en barques de commerce, en viande et cuirs trouvés dans des corrals, et ce qui se trouve dans les *estancias* isolées. Sous le gouvernement de Hotman de Fontenay, on dénombre 7 corsaires, dont aucun n'a plus de 12 canons, qui viennent prendre une commission. En 1663, 4 navires, venant de la Tortue, entrent au Port Royal de la Jamaïque : une moyenne de 8 canons et un peu plus de 60 hommes. En 1670, des 36 bâtiments qui prennent part à l'assaut contre Panama, les 8 navires de la Tortue représentent 30 % du tonnage total, 25 % des canons et 28 % des hommes. La force

moyenne s'établit autour de 60 tx environ, 7 canons et 65 hommes. Levasseur, Hotman de Fontenay, Jérémie Deschamps du Rausset, son neveu puis Ogeron de La Bouère se succèdent comme gouverneur de la Tortue. Mais la flibuste française, surtout après la décision anglaise de privilégier l'option commerciale et interlope avec l'Espagne, s'accroît suffisamment pour que les Frères de la côte cherchent non plus un refuge mais une base d'où partir à l'attaque. C'est ce qui explique le glissement vers le Petit-Goave. À partir de 1675, la page est tournée. Alors que Fontenay disposait de 385 hommes armés en 1654, Ogeron en avait 400, au début de son gouvernement en 1666, mais seulement 120 en 1677. En 1692, il ne s'en compte pas plus de 70. Bien que Du Casse en ait demandé la concession, l'île devient, au siècle suivant, une réserve de bois destinée à la Marine. Propriété de la fille de Choiseul-Praslin en 1767, puis de Labattut, négociant au Cap-français, en 1785, elle ne sert plus alors de refuge qu'à quelques Noirs marrons.

Philippe Hrodej

☛ BOUCANIERS, DESCHAMPS DU RAUSSET, DU CASSE, FLIBUSTIERS, FONTENAY, FRÈRES DE LA CÔTE, LEVASSEUR, OGERON DE LA BOUÈRE, *PETIT-GOAVE*, *PORT ROYAL*

LAUDONNIÈRE RENÉ GOULAINE DE (1529-1574, Saint-Germain)

René Goulaine de Laudonnière est surtout connu pour son rôle dans l'épisode tragique de la « Floride française » (1562-1565) et pour le récit qu'il en a laissé (*Histoire notable de la Floride* [1586]). En 1562, Laudonnière est recruté par Coligny pour seconder Jean Ribault dans une expédition destinée à explorer les côtes orientales de l'Amérique du Nord, de la Floride à la Caroline du Nord, en vue de l'établissement d'une base corsaire et d'une tête de pont française sur le continent. Au retour, alors que les Français ont fondé Charlesfort sur le site de Parris Island, près de Beaufort en Caroline du Sud, Ribault se réfugie en Angleterre après la chute de Dieppe aux mains des troupes royales, lors de la première guerre de religion. Ribault absent, c'est Laudonnière qui est choisi pour commander la deuxième expédition qui quitte Le Havre en 1564 pour les côtes floridiennes. Au lieu de retourner sur le site de Charlesfort – entre-temps détruit par les Espagnols – Laudonnière fonde Fort-Caroline à l'embouchure de la rivière de May (St John's River) près de l'actuelle Jacksonville en Floride. La petite colonie survit tant bien que mal jusqu'à la confrontation finale à l'automne 1565 entre les Français – renforcés par l'arrivée de Ribault et des troupes fraîches – et une expédition punitive espagnole dirigée par Pedro Menéndez de Avilés. Laudonnière commet plusieurs erreurs pendant son commandement dont les principales sont d'avoir laissé partir vers les Antilles des mutins avec deux de ses navires et de s'être immiscé dans les luttes intestines entre des groupes amérindiens de la région. Il opère un recrutement, certes désastreux pour l'établissement d'une colonie, mais combien habituels à l'époque : refus de cultiver la terre, absence de familles parmi les colons, omniprésence de soldats, rêves illusoires de mines d'or et d'argent, enlèvement d'un chef amérindien dans l'espoir d'une rançon en provisions, etc. Sans oublier une épidémie de paludisme qui s'abat sur la colonie. En revanche, Laudonnière a raison de ne pas céder à l'Anglais John Hawkins qui, de passage à Fort Caroline en août 1565, lui propose de le ramener avec ses hommes en Europe.

Après l'arrivée de Ribault, qui prend le commandement de Fort Caroline – Laudonnière, victime de mauvais rapports sur son compte adressés à Coligny, redevient son second – les Français sont défaits par les Espagnols à l'automne 1565. Alors que Menéndez fonde San Augustine à 60 kilomètres au sud de Fort Caroline, Ribault décide de lancer l'attaque par mer. Laudonnière écrira plus tard qu'il s'était opposé à cette stratégie, une affirmation invérifiable. Les navires de Ribault subissent l'assaut d'une forte tempête tropicale et sont dispersés le long des côtes floridiennes alors

que Menéndez capture de nuit et par voie de terre Fort-Caroline. Laudonnière et quelques autres réussissent à s'échapper en courant à travers les marais puis en rejoignant à la nage un des navires restés mouillés près du fort et commandé par Jacques, le fils de Jean Ribault. Quant à ce dernier, il est capturé et exécuté par les Espagnols avec des centaines de rescapés de son expédition fatale.

De retour en France, Laudonnière reprend la mer au commandement de la *Comtesse Testue* comme capitaine du Roi et navigue pour le compte du cardinal de Bourbon, archevêque de Rouen, ligueur et ardent opposant à la Réforme. Laudonnière est donc habile à louvoyer d'un camp à l'autre dans ces temps dangereux et on peut penser qu'il passe aisément d'une religion à l'autre, du moins en apparence. En 1572, il s'engage dans une entreprise d'envergure aux Indes, mêlant commerce et course, mais la Saint-Barthélemy met subitement fin à ce projet, par ailleurs sans cesse repoussé. Laudonnière, qui échappe à nouveau aux massacres, se retire à Saint-Germain-en-Laye où il rédige un testament en faveur de sa femme, Geneviève Maillard. L'*Histoire notable de la Floride*, rédigée par Laudonnière dès 1566, est tour à tour étouffée et en partie pillée par André Thevet, cosmographe du Roi, puis récupérée par l'Anglais Richard Hakluyt pour une publication en français en 1586 et en anglais en 1587.

Bertrand Van Ruymbeke

☛ CHARLESFORT, COLIGNY, *FORT CAROLINE*, HAWKINS, *LE HAVRE*, MENÉNDEZ, RIBAULT

LAUMET DIT *DE LAMOTHE-CADILLAC ANTOINE* (5 mars 1658, Laumet [Tarn-et-Garonne]-15 octobre 1730, Castelsarrasin)

Fils de Jeanne Péchagut et de Jean Laumet, magistrat, il se présente, à son arrivée vers 1683 à Port-Royal, en Acadie (Annapolis Royal, Nouvelle-Écosse), comme appartenant à une famille noble du nom de Lamothe-Cadillac. Il s'engage aussitôt au service du flibustier François Guion qui chasse les navires de pêche sur les côtes de la Nouvelle-Angleterre. De nombreux morutiers sont capturés mais ni leur identité ni leur valeur ne sont connues du fait de l'absence de tribunal d'amirauté en Acadie ou de précisions dans la correspondance du Gouverneur. C'est par cette première expérience que Cadillac s'initie à la topographie des côtes de la Nouvelle-Angleterre, dont il deviendra un fin connaisseur.

À Québec, le 25 juin 1687, il s'intègre à une famille de flibustiers en épousant Marie-Thérèse, fille de Denis Guion, frère de François. Ils auront treize enfants dont la plupart décèdent en bas âge. Il obtient un fief à Port-Royal et une seigneurie longeant la rivière Union (Maine), comprenant l'île des monts Déserts. Il n'exploite pas son domaine, préférant pratiquer le commerce et la contrebande avec les Antilles, ou servir comme pilote côtier pour les bateaux français.

Après la destruction de sa maison lors de l'attaque de Port-Royal par William Phips, en 1690, il se rend à Québec où, malgré sa réputation d'affabulateur et de querelleur, il intéresse le gouverneur Frontenac que la gouaille et le panache d'un autre Gascon ne rebutent pas. En 1691, Frontenac le fait lieutenant des troupes de la Marine et, en 1692, lui confie une mission d'importance, celle de reconnaître les côtes de la Nouvelle-Angleterre avec Jean-Baptiste Franquelin, hydrographe et géographe du Roi à Québec. Comme des rumeurs évoquent une nouvelle attaque anglaise contre le Canada, cette mission est assortie d'une commission en course pour l'*Envieux*, frégate de 34 pièces de canon, commandée par Simon-Pierre Denys de Bonaventure, naviguant de conserve avec le *Poli*, vaisseau de 38 pièces commandé par Pierre Le Moyne d'Iberville. Pour compléter les équipages embarqués à Rochefort sur les deux navires, une soixantaine de Canadiens sont recrutés à Québec, auxquels se joignent environ 300 Abénaquis et autres Indiens de la région de Pentagouet (Maine), particulièrement ardents à défendre leur territoire contre l'expansion de la Nouvelle-Angleterre. Cette expédition

est destinée à préparer une attaque et prise de Manatte (New York), l'année suivante, par les forces françaises.

L'expédition est un demi-échec : prévenus par un compatriote prisonnier à Québec et récemment libéré, les Anglais attendent les navires français avec assurance, toutes forces défensives prêtes à riposter. Les Français n'entreprennent donc aucune attaque de fortification, ni même de village, à la grande déception des Abénaquis, qui espéraient au moins reprendre Pemaquid (Maine). Dans ces conditions, il n'était guère possible d'effectuer des prises de navire sur les côtes de la Nouvelle-Angleterre. Durant le retour à Rochefort, Franquelin met au point plusieurs cartes des lieux visités et Cadillac rédige un « Mémoire contenant une description détaillée de l'Acadie et de la Nouvelle-Angleterre, projet d'une attaque contre la Nouvelle York et contre Boston si on désire s'en emparer, etc. » Cadillac y note tout lieu d'intérêt comme Cape Cod, « retraite de forbans et magasin des armateurs qui mériterait d'être châtié et saccagé ». L'opération pourrait asséner aux colons anglais une perte de 4 millions de livres, et Cadillac se voit déjà y participer.

Cette proposition d'attaque et de prise de New York était depuis longtemps dans l'esprit de plusieurs administrateurs coloniaux, dont l'intendant Talon et le gouverneur Frontenac. Cadillac en établit la stratégie. Son projet est apprécié mais ne sera jamais mis en œuvre. Il lui vaut néanmoins une gratification de 1 500 l-t et la promotion au grade de capitaine, en 1693. Là s'arrêtent, pour Cadillac, les activités proprement dites de course ou de flibuste. En 1694, nommé commandant du poste de Michillimakinac, à la jonction des lacs Huron et Michigan, il cherche à s'approprier le contrôle du commerce des fourrures des territoires de l'Ouest des Grands Lacs ainsi que de ceux du Mississippi. Dans un premier temps, avec une grande habileté, il s'enrichit de façon considérable en transgressant ouvertement les directives relatives à la traite : il vend aux Indiens toute l'eau-de-vie qu'ils souhaitent et pratique les échanges aussi bien avec les alliés des Anglais qu'avec ceux des Français. Les quantités de fourrures obtenues ainsi sont considérables et arrivent rapidement à saturer le marché européen des pelleteries.

Malgré les admonestations du gouverneur et de l'intendant de la Nouvelle-France, Cadillac n'hésite pas à s'adresser directement au ministre de la Marine Pontchartrain et lui présente un ambitieux projet de fondation d'une colonie destinée à contrôler le commerce vers l'Ouest, mais surtout à étendre l'influence française au-delà du territoire déjà soumis, soit sur l'étroit bras de terre qui sépare les lacs Saint-Clair et Érié. Le Ministre, que Cadillac réussit à convaincre, lui confie, en 1700, le poste de traite nommé « ville d'Étroit » qui deviendra Détroit (Michigan). Désireux de voir Détroit devenir colonie autonome du gouvernement de la Nouvelle-France, Cadillac se brouille définitivement avec l'administration de Québec. Le Ministre lui retire alors le commandement de Détroit, en 1710, et l'envoie en Louisiane comme gouverneur. Avec des mémoires séduisants sur la richesse du sous-sol, Cadillac persuade le financier Crozat de créer une compagnie pour le développement de la Louisiane. Comme prospecteur, Cadillac a la chance de découvrir une mine de cuivre dans la région de l'Illinois mais, comme gouverneur, il ne réussit, une fois de plus, à multiplier les querelles, les conflits et à détruire nombre d'acquis par l'administration de la colonie. À la demande de Crozat, Cadillac est rappelé en France en 1717, mettant fin à une longue et tumultueuse carrière de plus de vingt ans en Nouvelle-France. Emprisonné à la Bastille, avec son fils aîné Antoine, pour avoir tenu des propos dénigrant l'État, il est libéré l'année suivante, en 1718, et reçoit la Croix de Saint-Louis avant d'acheter la charge de gouverneur de Castelsarrasin, qu'il occupe jusqu'à sa mort.

Raymonde Litalien

☛ *BOSTON*, FLIBUSTIERS, IBERVILLE, *NEW YORK*, PONTCHARTRAIN, *PORT-ROYAL*

LAVERNIS GUILLAUME (11 mai 1719, Bayonne-an III, Biarritz)

Guillaume Lavernis est le fils d'un maître cuisinier et cantinier de la Porte du Réduit. Il n'y a pas de trace de ses premiers embarquements avant 1742. Il est alors matelot sur la *Parfaite* de Bayonne (120 tx) à destination de Marseille. L'année suivante, il est promu lieutenant sur la *Fidèle*, ce qui laisse imaginer une certaine ancienneté dans la Marine et un âge précoce s'agissant de son premier engagement. La *Fidèle* accomplit un voyage en droiture vers Saint-Domingue en passant par Cadix. La guerre qui éclate, le 15 avril 1744, contre l'Angleterre lui permet, dès son retour, de s'enrôler comme deuxième lieutenant sur la *Diane* de Bayonne (120 tx, 12 canons), navire corsaire que commande son beau-frère, Étienne Vigoureux. Entre novembre 1745 et janvier 1748, il effectue cinq campagnes de course sous les ordres de son parent par alliance sur la *Junon* (250 tx, 38 canons et pierriers). Une dernière campagne sur ce corsaire commandé par Dominique Lauga le voit embarquer comme second. Le retour de la paix le ramène au commerce. Capitaine au long cours, ses voyages ont essentiellement pour but Cayenne. La guerre de Sept Ans lui permet de rompre avec cette monotonie. Fort de son expérience, il monte l'*Aurore* de Bayonne (180 tx, 16 canons) pour trois campagnes en 1756 et 1757 durant lesquelles il s'empare de sept navires anglais. Il commande toujours l'*Aurore* en 1758 puis en 1759 réalisant six nouvelles prises. À bord de la *Marquise de Gesvres* (120 tx, 10 canons), ce sont onze bâtiments ennemis qui sont arraisonnés en 1761. Cette année-là et la suivante, Lavernis monte le *Triomphe* de Bayonne (160 tx, 12 canons). L'un de ses lieutenants est Jean Dalbarade, promis à un bel avenir. Sept prises sont à nouveau réalisées. À la fin de 1762, Lavernis commande le *Comte de Gramont* de 250 tx. Son bourgeois, Joseph Rouy est seul propriétaire. Une campagne où embarque Jean Pellot, avec cinq prises à la clé. Des trente-six navires capturés, la plupart se rendaient ou revenaient d'Amérique de quoi générer du profit. Lavernis boucle, à 51 ans, cette extraordinaire carrière empreinte d'une belle constance par quatre voyages américains. La mer ayant toujours préservé ce marin, il meurt vingt-quatre ans plus tard dans sa maison de Biarritz. De ses trois fils, Antoine Lavernis est le seul corsaire, navigant sur la *Gironde* de Bordeaux sous le Directoire.

Philippe Hrodej

☛ *BAYONNE*, *BORDEAUX*, *CADIX*, DALBARADE, *MARSEILLE*, PELLOT

LE BASQUE MICHEL DIT *LE SIEUR D'ARTIGNY* (?-1668)

Les archives espagnoles ont enfin permis d'identifier ce mystérieux personnage également appelé le sieur d'Artigny par certains auteurs contemporains. Son père, originaire d'Onate dans la province basque de Guypizcoa (Guipúzcoa), se serait remarié en France où serait né ce flibustier. Il arrive probablement sous le gouvernement de Levasseur puisque Charles de Rochefort, qui a quitté la Tortue en 1646, parle déjà de lui. Il participe à une descente à Cuba en 1657. Il a pour réputation d'avoir longtemps servi comme officier sur les théâtres européens avant de venir faire fortune dans la flibuste. D'Ogeron le conserve à son poste de major de l'île de la Tortue. Il est donc tout désigné pour seconder Nau dit François l'Olonnais à Maracaïbo en 1666 et assumer les fonctions de général des troupes une fois celles-ci débarquées à terre. Les Espagnols confirment que les flibustiers français ont bien un général pour la mer nommé « Juan Frances » et un autre pour la terre appelé Michel de Maristeguy. La prise d'un galion au large de Portobelo alors qu'il commande le *Dauphin*, en février 1668, ne s'est jamais produite. Sa capacité à diriger les troupes à terre est trop précieuse. Il occupe sûrement la fonction de général dans la flotte armée par l'Olonnais contre le Nicaragua. Lorsque l'Olonnais est mis en déroute (2 sep-

tembre 1668) dans la rivière San Juan par une petite flotte espagnole, il s'est raconté qu'« un soldat de grande réputation » ou « un capitaine qu'ils estimaient beaucoup et qui était le commandant en second » avait été tué lors de l'embuscade. Il y a cependant une autre hypothèse selon laquelle ce capitaine, que l'Olonnais estimait beaucoup, peut être identifié au capitaine Antoine Dupuis, de Nantes, qui commande des bâtiments appartenant aux gouverneurs de la Tortue depuis au moins 1662, qui est dit être le matelot de l'Olonnais, et que l'on retrouve dans un document espagnol sous le nom de « Yupre ».

Jacques Gasser

☛ FLIBUSITERS, *LEVASSEUR*, *LA TORTUE*, NAU, *NANTES*, OGERON DE LA BOUÈRE

LE CLERC FRANÇOIS, DIT *JAMBE DE BOIS*
(?-1563, Açores)

D'origine normande, le capitaine François Le Clerc participe activement aux guerres des années 1550 contre l'Espagne de Charles Quint. Il aurait bénéficié, dès 1553, d'une lettre de marque délivrée par le roi Henri II, ce qui en ferait, selon l'historien Paul Butel, « le premier corsaire reconnu par son pays ». À la fin de cette même année, à la tête d'une dizaine de navires, il sème la terreur dans l'archipel canarien. Il pille et incendie notamment Santa Cruz de La Palma, réalisant alors un butin de plus de 300 000 d. Dans les mois suivants, il sillonne le bassin Antilles-Caraïbes, assisté de deux fidèles lieutenants, Robert Blondel et Jacques de Sores, qui semblent avoir fait leurs premières armes en sa compagnie. Il prend La Yaguana, dans l'île d'Hispañiola, et San Germán, puis attaque Puerto Rico. Il parvient à entrer dans Santiago de Cuba qu'il met à feu et à sang, et où il amasse un prodigieux butin (80 000 pesos). Il se forge très vite une réputation de chef intraitable. Les Espagnols commencent à le surnommer « Pie de Palo », en raison de la jambe qu'il avait perdue au cours d'un combat contre les Anglais à Guernesey en 1549 : il devient ainsi le premier « Jambe de bois » de l'histoire de la piraterie. À ce moment-là, il est déjà connu pour son adhésion à la Réforme : il appartient à la première génération de marins huguenots, ceux qui se sont précocement convertis au protestantisme, après avoir été éduqués dans la foi catholique. Alors que pour certains flibustiers anglais – avec le règne de Mary Tudor – ou français, cette trace apostolique, catholique et romaine se traduit par de bonnes relations chaque fois que possible avec les Portugais et les Espagnols, cela ne fait qu'aviver la haine de Le Clerc. En 1557, on signale à nouveau sa présence dans les eaux canariennes, mais il est fort probable qu'il ait également mené des campagnes de course les deux années précédentes. La paix avec l'Espagne (1559) ne lui interdit pas de continuer ses pillages, en qualité de pirate désormais. On le voit ainsi piller les côtes du Panama en 1560. Ses faits d'armes lui valent le respect de l'Amiral Coligny, qui lui apporte soutien et protection. Le roi Henri II tient lui-même à le remercier, en l'anoblissant, pour les bons et loyaux services qu'il a rendus à la Couronne. Mais en 1562, il entre en rébellion contre la royauté française et s'allie aux Anglais. Il se met à pourchasser, depuis Le Havre, les navires catholiques dans la Manche, avant de reprendre ses expéditions en direction des colonies ibériques (trafic des Noirs, piraterie). Il est tué aux Açores l'année suivante, au cours d'un combat naval contre des Espagnols, semble-t-il.

Mickaël Augeron

☛ COLIGNY, FLIBUSTIERS, *GUERNESEY*, *LE HAVRE*, SORES

LE FER, FAMILLE, DE SAINT-MALO
(XVIIe s.-XVIIIe s.)

Cette vieille famille malouine, présente dans la ville dès la seconde moitié du XVe siècle, est engagée depuis cette époque vers la navigation et le commerce maritime. Au sein de ce vaste lignage ramifié où l'on recense une bonne vingtaine de Le Fer, capitaines, armateurs ou négo-

ciants entre 1650 et 1725, la branche la plus en vue est alors celle issue de Bertrand Le Fer de la Saudre (1594-1655) avec notamment le rameau Le Fer du Val et de Beauvais.

Luc Le Fer, sieur du Val (1638, Saint-Malo-1705)

Fils cadet de Bertrand Le Fer de la Saudre et de Guillemette Martin, de familles de vieille souche malouine, est un négociant armateur important dès les années 1680, reconnu et estimé par ses compatriotes qui l'élisent procureur-syndic (maire) en 1685. Il a été l'un des principaux armateurs corsaires de Saint-Malo durant la guerre de la Ligue d'Augsbourg, avec une dizaine de navires armés pour plus de 2 000 tx, outre sa participation comme « intéressé » à diverses autres sociétés d'armement de corsaires. Après avoir commencé par armer des corsaires de taille moyenne, de 140 à 200 tx – le *Soleil,* le *Saint-Laurent,* le *Marquis* – dans les années 1689-1693, il se lance à partir de 1694 dans la construction et l'armement de frégates de 300 tx, le *Polastron* et le *Dauphin*, aux capacités d'actions supérieures, dont il restera le principal intéressé après en avoir cédé la direction d'armement à son cousin Le Fer du Pin. Soulignons d'ailleurs que Le Fer du Val, comme bon nombre de ses confrères, fait le choix de confier le commandement des corsaires qu'il arme à de très proches parents, son cousin (et futur gendre) François Le Fer du Pin en 1689-1691, puis ses fils François Le Fer de Beauvais et Jacques Le Fer de la Bellière, embarqués très jeunes sur des corsaires, comme leurs frères cadets Nicolas et Jean-Baptiste. Au total les armements dirigés ou impulsés par Le Fer du Val réalisent au minimum une trentaine de prises et rançons entre 1689 et 1697, dont un nombre significatif de « grosses prises » réalisées par le *Polastron* entre 1694 et 1697, le plaçant sans conteste dans le groupe des quatre à cinq plus importants armateurs corsaires malouins ayant obtenu les meilleurs résultats durant la guerre de la Ligue d'Augsbourg, consolidant à la fois une fortune qui le situe parmi les vingt plus forts négociants de la ville, et la position sociale d'une famille en pleine ascension.

François Le Fer, sieur de Beauvais (1672-1738)

Aîné des fils de Luc Le Fer du Val et de Françoise Cochin, est, comme ses trois frères cadets, engagé très jeune vers la navigation et embarqué sur des corsaires. Officier dès 1689-1690 sur le *Soleil*, armé par son père et commandé par son cousin Le Fer du Pin, il obtient en 1691, à 19 ans comme Duguay-Trouin, le commandement du petit corsaire *Saint-Laurent* de 135 tx, armé par son père, avec lequel il réalise ses premières prises en 1692. Il enchaîne les campagnes de course jusqu'en février 1696 sur des corsaires armés par sa famille, et de tonnage croissant: le *Marquis*, 200 tx, en 1692-1693, le *Polastron*, 300 tx, en 1693-1695, le *Dauphin*, 300 tx, fin 1695 début 1696, avec des résultats substantiels. Parmi la vingtaine de prises réalisées, se trouvent notamment la capture en août 1694 avec le *Polastron* de trois vaisseaux anglais revenant de la Barbade, et en juillet 1695, sur la même frégate, après deux heures de combat d'artillerie, celle d'un vaisseau hollandais de 350 tx, la *Ville de Constantinople*, revenant de Livourne et « riche de 40 000 écus ». Après une dernière campagne d'hiver sur le *Dauphin*, aux résultats mitigés, Le Fer de Beauvais cesse de commander en course et s'installe comme négociant après son mariage, en janvier 1697, avec Marie-Françoise Nouail du Fougeray.

Mais il continue à s'intéresser de près à la course, comme négociant, prenant des participations dans des sociétés d'armement corsaire dès 1697. Et il s'affirme comme l'un des promoteurs importants de la course malouine durant la guerre de Succession d'Espagne, même s'il élargit alors ses horizons de négociant de premier plan vers des trafics de plus grande ampleur, comme le commerce direct « interlope » avec l'Amérique espagnole (et notamment la mer du Sud), et le commerce des Indes orientales en tant que l'un des directeurs de la Compagnie des Indes créée à Saint-

Malo en 1714. Intéressé minoritaire dans au moins 7 sociétés corsaires (dont en 1710 la frégate *Comte de Toulouse*, de 220 tx, armée par son beau-frère Nouail du Fougeray qui mène un raid contre les baleiniers au Spitzberg), il assure lui-même une dizaine d'armements de corsaires « classiques » à Saint-Malo entre 1702 et 1707, dont certains obtiennent de brillants résultats, comme la frégate légère *Saint-Sulpice*, de 160 tx qui réalise une vingtaine de prises sous divers capitaines entre l'été 1702 et l'été 1704. Moins heureuse par contre est la campagne du *Polastron*, de 230 tx qui est finalement pris par l'ennemi début 1704 après un combat où son jeune frère Nicolas Le Fer, qui le commandait, est tué.

Surtout Le Fer Beauvais fait partie des quelques négociants malouins qui, à l'instar des Trouin, se lancent dans la forme la plus ambitieuse de grande course utilisant des vaisseaux de guerre prêtés par le Roi, dans le cadre de sociétés à financement privé passant traité avec l'État. Ainsi en octobre 1707 arme-t-il à Brest le vaisseau le *Maure*, de 600 tx qui, sous le commandement de Miniac de la Moinerie, participe brillamment au combat du cap Lizard aux côtés de Duguay-Trouin, en capturant le vaisseau anglais le *Ruby*, avant de mener une campagne de course fructueuse contre le commerce dans l'hiver 1707-1708. De même se trouve-t-il aux côtés de Chappedelaine au financement des armements du vaisseau le *Superbe*, de 700 tx, construit en 1708 à l'arsenal de Lorient, qui effectue sous le commandement de Miniac de la Moinerie une série de courses en 1708-1710, jusqu'à sa capture par un vaisseau ennemi en août 1710. Et, point d'orgue de son action de promoteur de la course, Beauvais Le Fer est l'un des quelques négociants malouins qui adhère au projet audacieux d'expédition d'attaque de Rio de Janeiro qui leur est soumis durant l'hiver 1710-1711 par les Trouin, et s'y engage fortement en qualité de directeur de la Société de Rio, y entraînant son cousin Pierre Le Fer de la Saudre, avec un investissement de 50 000 l-t dont il recueille finalement des dividendes substantiels puisque l'expédition dégage 92 % de profit.

François Le Fer de Beauvais conserve jusqu'à la fin son intérêt pour la course puisqu'on le retrouve trente ans plus tard, durant la guerre de Succession d'Autriche comme « principal propriétaire » de deux corsaires – le *Comte de Maurepas* et les *Deux Couronnes* – armés par son fils Le Fer du Flachet en 1744-1746. Sans que la course soit le facteur unique d'explication de la réussite de ce grand négociant polyvalent, promoteur majeur du trafic interlope et du commerce indien, elle a certainement joué un rôle important dans la croissance rapide de sa fortune (sa cote de capitation passe de 90 à 300 l-t entre 1701 et 1710), qui dépasse certainement les 500 000 l-t dans la décennie 1710-1720, lui permettant simultanément d'acquérir un office anoblissant de conseiller-secrétaire du Roi en 1711 et un magnifique hôtel urbain à Saint-Malo pour 104 000 l-t, d'acheter une charge de conseiller au Parlement de Paris pour son fils aîné et d'accorder 200 000 l-t de dot à sa fille Françoise pour une alliance avec le marquis de Marbeuf, président au Parlement de Bretagne. Ce sont autant de signes de réussite sociale pour un grand négociant, estimé de ses compatriotes qui l'élisent maire de la ville en 1731.

Jacques Le Fer, sieur de la Bellière (1675, Saint-Malo-29 mai 1698)

Fils cadet de Luc Le Fer, sieur du Val, et de Françoise Cochin, s'oriente très jeune, comme tant de « fils de famille » malouins de sa génération vers la navigation. Volontaire à 15 ans, il fait ses classes d'officier sur des corsaires armés par son père, sous le commandement de ses proches parents, son cousin Le Fer du Pin et son frère Le Fer de Beauvais. Second capitaine de la frégate le *Polastron*, armée par son père, sous les ordres de son frère, il participe notamment au combat contre le vaisseau hollandais *Ville de Constantinople*, de 350 tx, venant de Livourne richement chargé, qu'il ramène à Saint-Malo le 6 juillet 1695. Fort d'une expérience maritime déjà confirmée, il reçoit à

vingt ans, en septembre 1695, le commandement de cette belle frégate de 300 tx, 30 canons et 212 hommes, le *Polastron*, armée par son père, sur laquelle il va pouvoir démontrer son audace et ses talents. Dès sa première sortie en septembre 1695, il prend à l'abordage à l'ouvert de la Manche la frégate de guerre anglaise la *Betsy*, de 36 canons, ce qui lui vaut de recevoir une lettre de félicitations de Pontchartrain, avec une épée d'honneur donnée par le Roi, distinction exceptionnelle pour un capitaine de vingt ans, qui rejaillit sur toute la famille Le Fer.

Ayant mis à la voile le 14 octobre 1695 en compagnie d'Alain Porée, sur le *Saint-Esprit*, sans doute le plus renommé des capitaines corsaires malouins de son temps, il participe le 16 décembre 1695, au large du cap Clear, à l'attaque d'un convoi de quatre gros vaisseaux marchands hollandais revenant de Cadix, contribuant activement à la prise du vaisseau « amiral », de 600 tx, et prenant pour sa part à l'abordage de la flute l'*Amaranthe*, de 500 tx, qu'il ramène à Saint-Malo le 16 janvier 1696. Il termine la guerre de la Ligue d'Augsbourg par de nouvelles croisières fructueuses sur le *Polastron*, portant 30 canons avec un équipage de 210 hommes, engrangeant six prises supplémentaires en 1697. Le retour à la paix est moins heureux pour le hardi capitaine : il meurt tragiquement le 29 mai 1698, à la sortie d'un cabaret, dans un duel qu'il avait provoqué, tué par Alain Magon de Terlaye, fils d'une autre grande famille négociante de la ville.

François Le Fer, sieur du Pin (1664, Saint-Malo-v. 1735)

Fils de Mathurin Le Fer, sieur du Pin, branche cadette de cette vieille famille malouine, et de Marie Legallais, est un cousin éloigné de François Le Fer, sieur de Beauvais et de Jacques Le Fer, sieur de la Bellière. Il s'oriente très jeune vers la carrière maritime, navigant au commerce comme officier dans les années 1680. Dès le début de la guerre de la Ligue d'Augsbourg, il se voit confier en 1689 le commandement d'un petit corsaire de 80 tx, l'*Hirondelle*, armateur Briand du Huperies, avec lequel il réalise six prises, dont celle du hollandais *Soleil Levant* de 300 tx. Ces premiers succès lui permettent d'obtenir le commandement de frégates plus importantes – le *Soleil* de 140 tx armé par Luc Le Fer du Val en 1689-1690, puis l'*Étoile* de 170 tx, armé par la veuve Gautier, en 1691-1692. Il capture ainsi quinze autres bâtiments, soit au total vingt-une prises en quatre années de commandement en course. En 1693, il se marie à sa cousine Guillemette Le Fer, fille de Luc Le Fer du Val, et s'établit comme négociant, s'engageant dans l'armement en course. En février 1695, il arme la frégate légère la *Sérieuse* de 130 tx avec 108 hommes qu'on oblige à sortir avec le *Polastron* commandé par Beauvais Le Fer. Nouël des Antons, son capitaine, lui ramène trois prises. Sa frégate appareille à nouveau à la fin de l'année avec cette fois 123 hommes embarqués. Au même moment, il prend le relais de son beau-père Le Fer du Val comme armateur des grosses frégates le *Polastron* (300 tx, 30 canons et 212 hommes) et le *Dauphin* (350 tx, 30 canons et 240 hommes) qui réaliseront entre 1695 et 1697, notamment sous le commandement de son jeune beau-frère Le Fer de la Bellière de fructueuses croisières, avec vingt-une prises au total.

Son retour au commerce durant l'entre-deux-guerres est moins concluant car la frégate le *Maurepas* (ex *Polastron*), qu'il expédie pour un voyage au commerce interlope aux Antilles en 1698, fait naufrage dans le golfe de Darien. Le retour à la guerre en 1702 lui permet de se relancer dans l'armement en course, étant l'un des rares négociants malouins à pratiquer sans discontinuité pendant onze ans jusqu'en 1712, avec une frégate armée chaque année (voire deux en 1708-1709) : dans un premier temps de grosses frégates comme le *Saint-Isidore* de 300 tx en 1702-1703, le *Duc de Bretagne* de 250 tx en 1704, le *Chasseur* de 260 tx de 1705 à 1709, puis des frégates légères comme l'*Intrépide*, de 180 tx de 1708 à 1711, et le *Jupiter* de 80 tx en 1712. Au total avec treize armements et près de 3 000 tx armés, François Le Fer du Pin figure au deuxième rang des armateurs de

course «classique» à Saint-Malo (en laissant à part le groupe Trouin) durant la guerre de Succession d'Espagne, avec un bilan minimal de quarante-une prises et six rançons enregistrées à Saint-Malo. Dans ce bilan global on peut mettre en exergue les brillants résultats des croisières réalisées par Thomas Pépin de Belle Isle sur le *Saint-Isidore* en 1702-1703, avec quinze prises, dont plusieurs navires revenant des Antilles, et l'exceptionnelle campagne de l'*Intrépide* en 1711 sous le commandement d'Henri Lesné des Chesnais qui réalise six prises, dont trois de plus de 100 000 l-t, pour un produit brut global atteignant les 500 000 l-t et un profit dépassant les 300 %. Ces résultats positifs de la course l'autorisent assurément à accroître sensiblement sa fortune et consolident son statut social. Il conclut pour ses deux filles des alliances «honorables», avec un fils Éon (fils d'une des très grandes familles négociantes de la ville) et avec Messire Joseph de Kersulguen, un membre de la noblesse bretonne. Il décède dans les années 1730.

André Lespagnol

☛ *Brest, Cadix,* Duguay-Trouin, Miniac de la Moinerie, Pepin de Belle Isle, Pontchartrain, Porée, *Saint-Malo*, Trouin.

Léger Jacques (16 octobre 1662, Rouen-ap. 1710)

Il est le fils de Pierre et de Catherine Le Meunier. Ce flibustier de Saint-Domingue part pour la mer Rouge avec 130 hommes vers la fin de l'année 1694. Il semble qu'il n'ait pas bonne presse comme en témoigne les propos du gouverneur de Saint-Domingue, à l'annonce de son départ: «Cette canaille n'envisage que sa convenance. Il faut compter ces hommes comme morts; de tous ceux qui ont entrepris ces voyages, il n'en est pas revenu un». Aux îles du Cap-Vert, il est abandonné par la moitié de son équipage, qui préfère retourner d'abord à Cayenne puis aux Antilles sous la conduite du capitaine François Bothorel. Il poursuit cependant sa route avec un petit brigantin de 6 canons et de 60 hommes. Le 14 août 1695, il rencontre dans la rivière de Gambie, l'escadre de M. de Gennes qui se rend en mer du Sud. Le flibustier refuse de l'y accompagner mais doit accepter en contrepartie de conduire à Issigny un prince nègre qu'on ramenait de France. Par la suite, il fait une très funeste rencontre à la hauteur du cap Lopez. Un ancien flibustier de la Jamaïque, Robert Glover, se rend également aux Grandes Indes. Le combat est inégal et s'avère meurtrier des deux côtés. La *Resolution* possède 18 canons avec 150 hommes d'équipage. Les Anglais perdent 20 hommes tués et blessés, les Français 32, le brigantin est capturé. Léger ayant fait de bonnes affaires sur la côte, Glover trouve 200 livres de poudre d'or à bord, ainsi que quantité de marchandises avant d'incendier le navire. Léger n'a plus le choix, il doit partager les aventures du forban anglais dans la mer Rouge. Glover ne fait pas l'unanimité. Dick Chivers (ou Sievers) est élu à sa place. Le Jamaïcain reçoit en compensation une prise pour aller à Madagascar. Parmi les 24 hommes qui l'accompagnent se trouve Jacques Léger. Ils gagnent l'île Sainte-Marie dans les derniers jours de 1696. Une quinzaine de ces hommes, avec d'autres de Desmarestz réapparaissent en 1697 en Guyane, mais Léger reste à Sainte-Marie. L'ingénieux Normand finit par prendre une éclatante revanche. Il a l'heureuse inspiration de s'embarquer sur la *Mocha* en juin 1698 avec le capitaine Culliford qui s'empare d'abord du *Saint-Jean* (11 000 piastres à bord) puis le très richissime *Great Mohammed* du Grand Moghol. À bord de la *Margaret* du capitaine Samuel Burgess, Léger se retire très discrètement avec sa fortune à l'île de la Réunion (mai 1699). Vers 1710, il possède une immense et prospère habitation avec 10 esclaves dans le quartier de Saint Paul. Aux dires du gouverneur, Antoine Boucher, dans un mémoire pour servir à la connaissance particulière de chacun des habitants, si Léger «n'était pas joueur et ivrogne, il serait parmi les plus riches de toute l'isle. Mais le jeu lui dissipe une grande partie de tout ce qu'il peut faire. Il ne laisse pourtant pas d'être fort à son aise car,

outre qu'il est très bien nippé, il peut encore avoir d'argent comptant plus de 1 500 écus».

Jacques Gasser

☛ Burgess, Culliford, Desmarestz, Flibustiers, Gennes, Sainte-Marie, Sievers

Le Havre (XVIe-XVIIIe siècle)

Le Havre est créé sous le règne de François Ier, en 1517, du fait de l'envasement de Harfleur. Si une amirauté s'y établit en 1533, les opérations de contrebande avec le Brésil commencent dès 1522. L'accès à cette partie de l'Amérique du Sud étant prohibé, aucun document, selon Jean-Pierre Moreau n'atteste de sorties dans cette direction jusqu'en 1546 où une flotte de 28 navires appareille, dont la *Marguerite* appartenant à Claude d'Annebaut, baron de Retz, Amiral de France et de Bretagne. Les effets de ce commerce sont suffisamment importants et c'est du Havre qu'appareille Villegaignon en 1555 (Guillaume Le Testu, havrais, est pilote dans cette expédition). Cette fenêtre occupée par Le Havre a une explication. Rouen contrôle une bonne part du commerce normand international, obligeant son avant-port à se spécialiser dans d'autres activités, notamment dans la course. En mai 1559, après la paix de Cateau-Cambrésis, la *Pucelle*, navire appartenant à Pierre de Comptes alias le capitaine de La Chapelle, sort du Havre. Son capitaine est Jean de la Roche et son pilote le Portugais Francisco Diaz, qui s'est marié au Havre. Ils volent aux dépens des Espagnols une importante quantité de cochenille, d'or et d'argent. L'argent de ces prises est investi dans les rentes, lesquelles auraient rapporté à La Chapelle 4 000 ou 5 000 d. En octobre 1560, l'*Aigle* sous le commandement du capitaine François Voisin alias Vitanal, pille également des Espagnols et rentre au Havre avec de l'or, de l'argent et d'autres marchandises en abondance. En 1567, Jean Bontemps, habitant du Havre, revient des Indes occidentales où il s'était rendu sans patente de course et avoue qu'il s'est saisi par des moyens plus ou moins licites, à la Margarita et dans certains ports de les Espagnols de 50 marcs et 7 onces d'or, de 287 marcs d'argent et de 152 marcs et 2 onces en réaux ainsi que de nombreux cuirs et autres marchandises. Bontemps avait également abordé une hourque flamande aux Canaries à laquelle il avait pris 4 pièces d'artillerie et des jarres d'huile et de vin. Trois ans plus tard, ce pirate sévit toujours puisqu'il retourne dans les Caraïbes et à proximité de la côte vénézuélienne avec trois navires, d'où il rapporte, selon les dires de Juan de Olaegui qui était en Normandie à cette époque, 9 000 cuirs du Pérou, 14 livres d'or ainsi que des barils de casse. Excepté l'or, le reste de la cargaison est mis sous séquestre à la demande du secrétaire de l'ambassadeur espagnol en France, ce qui semble rendre compte de deux pratiques: l'efficacité de la diplomatie espagnole et de son réseau d'information en France, ainsi que la possibilité pour les particuliers de récupérer la totalité ou une partie de leurs biens, bien que l'on ne sache exactement ce qu'il advient des marchandises enlevées à ce pirate. Au début des années 1570, un autre capitaine havrais, Cacheux, commet de graves forfaits à la Margarita et aux Canaries. À Lanzarote, il fait rompre la mâture d'un navire pour faire du feu sur son bateau. De là il fait voile vers La Gomera où il s'empare d'une caravelle. Au cap Blanc, il s'empare d'une autre caravelle ainsi que des cuirs et victuailles qu'elle transportait. Son itinéraire continue ensuite vers le Pérou où il se rend maître d'une nouvelle caravelle avec 55 esclaves noirs à son bord. Le 8 juillet 1570, il capture un navire près de la Margarita. L'ambassadeur espagnol en France, Francés de Álava, et son entourage affirment qu'il s'agit du plus grand «pirate» de France.

Hormis les itinéraires, les zones de course de prédilection – dont quelques-unes sont communes aux Honfleurais et aux Havrais – l'enquête sur les liens familiaux de plusieurs corsaires du Havre amène à des réflexions complémentaires. En 1578, un certain Antonio Joven, marié et habitant de Tenerife, aux

Canaries, est nommé gouverneur de Puerto Rico. Toutefois, une information est ouverte car le neveu homonyme de Joven organise des expéditions de course en France contre les Espagnols, ce qui n'a pas échappé à la vigilance des diplomates espagnols installés à Paris. Ce dernier, originaire de Tenerife, marié à une Française et habitant Rouen, est sorti le 1er juillet 1578 à la tête de cinq navires bien armés, dont la capitane de 250 tx et la plus petite de plus de 120 tx. Ils ont pris deux navires, l'un venant de Puerto Rico et l'autre de Santo Domingo, chargés de sucre, de gingembre et de cuirs, qui sont vendus par la suite près de La Rochelle. Juan de Vargas Mexía écrit au Roi qu'il n'y a pas meilleur commerce en France que celui-là. De l'avis du fonctionnaire espagnol, personne ne peut y remédier car les ordres des rois de France restent lettre morte. De plus, ces guerriers de la mer sont capables de tuer quiconque oserait les contrer. Si l'on en croit ces informations, force est de constater combien le contrôle royal sur ses ports et ses corso-pirates est défaillant. L'enquête menée simultanément en France et en Espagne en apprend davantage dans la mesure où l'on craint une connivence entre oncle et neveu. En effet, le neveu a de nombreux parents aux Canaries dont sa mère et ses frères, et il a déjà effectué deux voyages à Puerto Rico depuis 1573, mis à profit pour faire affaire avec son gouverneur général. Avec son frère, Francisco Méndez, il commerce entre les Îles et la France. La nomination de l'oncle à Puerto Rico est suspendue, et en 1580, il est question d'offrir une place de régidor de Puerto Rico à Antonio Joven, en compensation de l'expédition annulée et des frais occasionnés du fait de son lien de parenté avec un corsaire français.

Ainsi, bien avant les guerres de religion, Le Havre est un repaire où se côtoient découvreurs, trafiquants et écumeurs des mers. Le calvinisme passe par là et, lorsque les Condé livrent la ville aux Anglais – traité de Hampton Court de septembre 1562 –, tout comme Rouen, Dieppe et Honfleur qui passent sous contrôle britannique, les ports normands deviennent de véritables bases corsaires pour les huguenots. Les exemples ci-dessus montrent que le trafic entre l'Espagne et les Pays-Bas est particulièrement affecté par ce mouvement, mais aussi que le rayon d'action se prolonge sur les îles de l'Atlantique jusqu'en Amérique. Le Havre est reconquise en 1563 par les royaux et l'axe reliant l'Angleterre à la cité normande se déplace tout simplement sur La Rochelle où bien des flibustiers sont normands. Encore qu'il s'agisse sans doute plus d'un lieu de liquidation que d'appareillage. Entre 1571 et 1610, plus d'une centaine d'expéditions partent du Havre à destination du Brésil et/ou des Antilles et Terres-Fermes de l'Amérique. Moreau retient particulièrement les noms de Nicolas Petit, de François Martin et de Jacques Mathenas qui effectuent tous trois quatre voyages. Le financement, en dehors de Corberan de Cardillac sieur de Sarlabos, le gouverneur du Havre entre 1563 et 1584, est plus le fait de Rouen et de la Cour, c'est-à-dire Paris, les capitaines et les pilotes contribuant selon leurs moyens dans les expéditions.

Ce rôle moteur en matière de voyages lointains, Le Havre (comme Dieppe) le joue également durant les trois quarts du XVIIe siècle, au vrai jusqu'en 1689 et le début de la Seconde guerre de Cent Ans contre l'Angleterre. À partir de cette date, Le Havre est menacé en raison de sa situation de verrou apposé sur l'estuaire de la Seine et du dynamisme de son commerce, notamment la pêche à la morue. Par ailleurs, la place perd la fréquentation traditionnelle des Anglo-Hollandais qui, peu reconnaissants, expédient plus de 1 000 bombes sur la ville en 1694. Dans la mesure où les autres activités déclinent en temps de guerre, le Havre devient un port de course. Force est de reconnaître qu'avec l'avènement progressif du sucre sur le marché, Le Havre renforce, malgré les risques, son commerce colonial, même si la réexportation de l'or blanc en fait plus un port d'entrepôt qu'un port de transformation avec ses quatre raffineries. En fait de course, les chiffres donnés par Patrick Villiers indiquent 124 liquidations au Havre durant la guerre de Succession d'Espagne, ce qui, pour ne prendre que la façade

atlantique, ne représente que 2 % du total. Les Havrais touchent aux activités corsaires avec la construction navale, qui soutient l'activité au moment des conflits : la *Nymphe* (26 canons) est ainsi bâtie pour la course en 1702, la *Dryade* (46 canons) et la *Dauphine* (28 canons) en 1703, enfin une autre *Dauphine* (60 canons) en 1706. On voit encore des vaisseaux de guerre venir y caréner, tel le *Jersey* de Jacques Cassard en 1708. Ce n'est qu'au XVIII[e] siècle, que la course prend de l'importance. Avec la Succession d'Autriche (1744-1748), les armateurs ont eu le temps de se préparer. Ce sont 19 bâtiments corsaires qui sont armés, plaçant la ville au cinquième rang : les quatre frégates prêtées dans le cadre de l'armement mixte en 1746 ont pu doper cette activité (*Émeraude*, *Naïade*, *Fine* et *Embuscade*). Malgré six corsaires capturés, soit près d'un tiers, les 38 prises et 24 rançons réalisées permettent, avec les demandes de construction, à l'armement havrais de compenser à peu près son manque à gagner. La guerre de Sept Ans, très rapprochée, est une surprise. Les pertes enregistrées dans les premiers mois de la guerre suite au coup de filet préliminaire de l'Amiral Boscawen, sont terribles. Entre 1755 et 1758, Le Havre perd neuf belles frégates au retour des Antilles. En 1762, la ville touche le fond avec 23 navires en activité pour 2 517 tx, contre 127 en 1754 et un tonnage huit fois plus élevé. La course ne pallie pas ces pertes. Les 15 corsaires armés au Havre réalisent 39 prises ou rançons pour une valeur de 595 194 l-t : le seul bombardement de 1759 occasionne pour 400 000 l-t de dégâts ! Patrick Villiers fournit des statistiques très intéressantes sur le dernier conflit de l'Ancien Régime. Depuis le traité de Paris, en 1763, le tonnage, le volume du trafic ne cessent d'augmenter. La revanche selon Choiseul ou une certaine idée de celle-ci prépare les esprits à la reprise de la guerre. Lorsqu'elle éclate en 1778, l'environnement est plus favorable à la France face à une Angleterre isolée et qui ne peut concentrer toutes ses forces dans la Manche. Le Havre est au troisième rang des ports métropolitains pour le nombre de captures et au quatrième pour la valeur (derrière Granville), de quoi dégager un gain de plus de 2 millions de livres. Malgré des pertes impressionnantes (38 navires au long cours et 11 corsaires) qui dépassent les 13 millions de livres, la course est d'abord une activité qui reste cette fois excédentaire, une fois ôtés les pertes (916 500 l-t) et les frais d'armement des trente campagnes. Elle est le résultat d'un choix déterminé, celui de la rentabilité : dans une large mesure, seuls des navires de type II (entre 100 et 400 tx) sont engagés, évitant les maigres résultats de trop petits bateaux et les risques afférents à de véritables vaisseaux tentés de s'engager dans des actions guerrières. Plusieurs capitaines havrais se font remarquer tels Pierre Denis Ducassou qui commande successivement le *Furet* de 25 tx puis le *Duguay-Trouin* de 100 et la *Charlotte* ; François Cottin commande lui le *Jean Bart*, la *Marquise de Seignelay* et le *Boulogne* tous de 160 tx. Le premier réalise au moins 16 prises et une rançon, le second 16 prises et 11 rançons. Cette recherche du profit ne peut faire oublier le niveau total des pertes et explique l'utilisation du pavillon neutre par le commerce normand. Elle permet cependant de boucler la boucle. Hors la multitude de petits intéressés à l'armement qui sont autant rouennais (24 %) que havrais (28 %) mais aussi parisiens (12 %), plus de la moitié des armements sont l'objet de professionnels tels Thieullent & Colleville, Colleville & Reverdun, Charles Poullet ou Eyriès & Lecouvreur. Un dynamisme donc quasi autonome, et susceptible de s'affranchir de la source parisienne initiale.

Jean-Philippe Priotti et Philippe Hrodej

☛ BONTEMPS, CASSARD, COTTIN, DUCASSOU, FLIBUSTIERS, *GRANVILLE*, *HONFLEUR*, *LA ROCHELLE*, LE TESTU, MOREAU, PAVILLONS CORSAIRES ET PIRATES

LELOUP DE BEAULIEU CHEVALIER (1740, Lorient-1799)

Le chevalier Leloup de Beaulieu dit Beaulieu Leloup est le « cousin » et premier commandant de Louis Garneray. Capitaine de vaisseau

de la République, doit-il être considéré comme mort en corsaire ? La question n'est pas simple à trancher juridiquement. Orphelin très jeune d'un père capitaine de la Compagnie des Indes, il embarque comme mousse dès l'âge de 9 ans et fait l'essentiel de sa carrière au service de la compagnie en sillonnant l'océan Indien. Il participe à la campagne d'Aché pendant la guerre de Sept Ans sur un bâtiment de la Compagnie réquisitionné. Capitaine de brûlot pendant la guerre d'Amérique, il commande la corvette *Lively.* Il est l'un des rares bénéficiaires du grade de lieutenant de vaisseau à l'occasion de la réforme de Castries en 1786.

Capitaine de vaisseau en 1792, il prend, quatre ans plus tard, le commandement de la frégate lourde la *Forte* (40) qui porte le pavillon de l'Amiral Sercey : il a alors 56 ans. C'est à ce moment que le jeune Garneray le rejoint. Il navigue avec le reste de la division de frégates pour plusieurs campagnes de course dans l'océan Indien. Toutefois, Sercey le jugeant diminué par l'âge le remplace en 1798 par Ravenel, un autre ancien capitaine de la Compagnie. Les colons de l'Île de France n'aiment pas les marins de la République : ils craignent toujours qu'ils n'aient la prétention de faire appliquer les lois de la métropole et surtout la pire de toute, l'abolition de l'esclavage. Pour y parer, dès 1794, une Assemblée coloniale, appuyée par le gouverneur Malartic, a décidé que les lois de la République ne s'appliqueraient que sous la condition d'une ratification locale ; c'est une quasi-sécession. De plus, les marins de la République ne rapportent rien à la colonie : une défense contre les forces anglaises, certes, mais ils contribuent bien peu à la prospérité des affaires… D'ailleurs, à la fin 1797, l'Assemblée coloniale notifie très officiellement à l'Amiral que la colonie ne fournirait plus aucun approvisionnement à ses frégates. En revanche, les corsaires sont choyés par les colons, qui enrichissent les armateurs de l'île. Surcouf, qui avait cru pouvoir se passer de leur appui avait vu toutes les prises de sa première campagne (dont l'*indiaman Triton*) confisquées, au profit de la colonie, sa lettre de marque n'étant peut-être pas tout à fait conforme car n'ayant pas été contresignée par l'Assemblée coloniale : digne scrupule juridique… Aussi, profitant de l'absence de Sercey parti pour Sumatra, l'Assemblée coloniale décide de privatiser les deux frégates qui restent, la *Prudente* et la *Forte.* Ils en offrent l'armement à un consortium d'armateurs locaux. La *Prudente* est confiée à un capitaine marchand n'ayant aucune expérience de la course et la *Forte* à Beaulieu-Leloup qui rongeait son frein à terre. Alors que Sercey n'a perdu aucune frégate en trois ans, la *Prudente* est prise par la frégate anglaise *Daedalus* après un simulacre de combat dès février 1799. La *Forte*, pour sa part, fait un nombre respectable de prises, son capitaine étant d'une autre trempe, jusqu'au soir du 28 février 1799 où, en compagnie de deux autres bâtiments, il croise la route de la frégate anglaise *Sybille.* Beaulieu-Leloup commet alors faute sur faute : d'abord en ordonnant le branle bas beaucoup trop tard car il croit avoir affaire à un bâtiment de commerce, puis, le combat ayant lieu de nuit, en canonnant par erreur l'une de ses prises au lieu de l'ennemi. Compte tenu des erreurs commises, on est en droit de se demander si Sercey n'avait pas vu juste. Malgré une résistance acharnée, Beaulieu-Leloup est fauché par un boulet, tout comme son second. William James paraphrasant le journal de bord du vainqueur, nous a laissé le récit de l'état de la *Forte* à ce moment : « Quand le lieutenant Nicholas Manlier, second lieutenant de la *Sybille* monta avec son équipage de prise sur la *Forte*, la scène de destruction et de carnage était telle que personne à l'exception des témoins eux-mêmes ne pourraient s'en faire une idée adéquate…Tous les canots, bouts-dehors, la barre, le cabestan, l'habitacle, et tous les autres éléments sur le pont étaient réduits en miettes […]. Les bastingages de tribord, des gaillards d'avant comme d'arrière, étaient totalement détruits ; ce même côté de la *Forte* était complètement défoncé. Plus de trois cents impacts de boulets pouvaient être dénombrés dans la coque. Nombre de ses

canons étaient démontés». Un autre témoin, ayant laissé des mémoires, Eastwick, entendit le bruit et le fracas du combat contre la *Sybille* mais sans rien voir, étant prisonnier dans la cale de la *Forte*.

Beaulieu-Leloup, bien que capitaine de vaisseau de la République, est-il mort en corsaire? Oui, si l'on accorde quelque valeur à la privatisation sauvage de la *Forte* par les autorités coloniales qui avaient confié l'armement de la frégate à des armateurs privés et l'avaient dotée d'une lettre de marque; Beaulieu-Leloup ne tenait plus son commandement de la hiérarchie de la marine de guerre, en l'occurrence le contre-Amiral Sercey qui attendait en vain à Sumatra l'arrivée de ses deux frégates. En revanche, si l'on considère comme nulle et de nul effet la décision de l'Assemblée de l'Île de France qui n'avait aucune légitimité pour confisquer et disposer à sa guise de la propriété de la République, la *Forte* devait toujours être considérée comme frégate de la marine de la République, commandée par un capitaine de vaisseau de la marine de guerre. Donc, selon la légalité – toujours relative – à laquelle on se réfère, Beaulieu-Leloup mourut en corsaire ou en capitaine de vaisseau. Ce qui est certain c'est que le vieux loup de mer eut la mort qu'il souhaitait, en mer et sur sa dunette, et qu'il échappa ainsi à une vieillesse à terre dont la perspective le terrorisait. Garneray rapporte en effet que Beaulieu-Leloup regardait avec commisération les «malheureux devant vivre à terre» et qu'il considérait qu'un bon boulet était le seul moyen de se prémunir d'un tel avenir. Son souhait fut donc exaucé.

André Di Ré

☛ GARNERAY, *ÎLE DE FRANCE,* SURCOUF

LE MEL LOUIS (?, Liège-ap. 1715)

Originaire de Liège, Louis Le Mel, transfuge de Hollande, obtient son premier commandement au début de 1695 avec la *Subtile* de 20 tx et 4 canons. Il s'empare dans la Tamise d'un navire de 10 canons et 24 pierriers puis de cinq marchands qu'il ramène à Dunkerque. Au cours de l'été, il rançonne quatorze pêcheurs et en détruit huit avec leur navire d'escorte, produisant avec ces deux courses plus de 250 000 l-t de prises ou rançons. En octobre, il passe sur la *Bonne Espérance* de 60 tx, 8 canons, 6 pierriers et 60 hommes, avec laquelle il capture une flûte et fait trois rançons d'un total de 8 350 fl. Il repart et livre plusieurs combats. Naviguant seul ou avec Jacques Bart, Charles Jacobsen et Jacques Betten, il achève sa croisière de trois mois avec un total de 300 000 l-t. Cette réussite lui vaut un nouveau commandement, une frégate de 350 tx, 29 canons et 200 hommes qu'il rebaptise la *Bonne Espérance*. En février 1696, voulant capturer un convoi de «smacks», il s'embarque sur une chaloupe mais se trouve séparé de sa frégate. Sans surprise, il est capturé et conduit à Emden puis libéré. Il regagne Dunkerque le 12 avril mais ne commande plus de corsaires. Avec la paix, il navigue au long cours jusqu'en 1701, probablement sur la *Bonne Espérance*.

Dès le début de la guerre de Succession d'Espagne, Le Mel repart en course sur la *Bonne Espérance*, avec le Dunkerquois Marx Wilsen ou le Calaisien Cauvin, faisant plusieurs prises et rançons de mai à juillet 1702. Mais il rançonne des neutres, notamment suédois et norvégiens. Jérôme de Pontchartrain, ministre de la Marine, proteste. Le Mel est capturé avec sa frégate au large de l'île Schelling et conduit à Middlebourg d'où il est rapidement échangé, conformément au cartel. En 1703, Louis Le Mel reçoit le commandement d'une nouvelle frégate, le *Baron de Pointis*, du nom du successeur de Jean Bart, avec laquelle il fait plusieurs prises, mais il arme également pour son propre compte des smacks de pêche. En décembre, Gaspart Bart, armateur et frère cadet de Jean Bart, lui confie le *Neptune*, frégate de 70 tx et 10 canons, avec laquelle il fait six prises. En outre au début de janvier 1704, il capture le *Saumon Couronné* d'Amsterdam, avec Jean Tilly qui commande le *Petit Dauphin*. Gaspart Bart l'envoie alors armer en guerre et marchandises à Nantes. Il

parvient à s'emparer d'un navire portugais mais doit se réfugier à l'île de Batz. Il en ressort le 12 février avec un petit corsaire malouin le *Canard Doré* (Le Pepinier). Poursuivis par une frégate zélandaise, ils s'échappent dans les calmes à force de rames. En dépit d'une mutinerie à bord, Le Mel gagne Paimbœuf et son maître d'équipage, chef des mutins, François Meulenaer, est mis aux fers et envoyé sur une flûte du Roi. Il quitte Nantes avec un chargement de vins, s'échoue devant Roscoff, répare sa frégate, vend son vin contre du sucre, et rentre à Dunkerque le 12 avril: les actionnaires lui retirent son commandement. Il rédige alors deux projets d'attaque de la Hollande. Le commissaire L'Empereur écrit en annotation: «il ne me parait pas que la tête de ce capitaine soit assez bien timbrée pour qu'on puisse tabler solidement sur ce qu'il dit et promet de faire […]».

Le Mel retrouve un nouveau commandement, le *Neptune* (10 canons et 90 hommes). Il revient gravement blessé. Il a capturé trois prises anglaises mais en voulant prendre un navire anglais, le capitaine a fait sauter le gaillard d'arrière, tuant ou blessant 53 hommes du *Neptune*. Le Mel, la cuisse blessée par un boulet, va néanmoins survivre à cette blessure. Pontchartrain lui accorde une épée d'honneur mais ses armateurs le font jeter en prison pour pillage et escroquerie. L'amirauté ordonne sa libération en récompense de son courage, et Le Mel retrouve un commandement corsaire à Ostende, en novembre 1705. En croisière à l'entrée de la Tamise, il s'empare de trois navires en dépit des vaisseaux de guerre anglais. De nouvelles prises lui permettent de rembourser ses dettes et de rentrer à Dunkerque où Langeron, qui commande alors les galères de Dunkerque, lui accorde sa confiance. À l'automne 1706, Gaspard Bart lui propose le *Maréchal de Vauban* (70 tx, 12 canons et 90 hommes), dans lequel Vauban a pris des intérêts. Le Mel est sur le point de s'emparer du paquebot qui va de Rotterdam à Londres mais ce dernier chavire. Du 23 février au 16 mars, il croise dans la Manche avec André Bart, Nicolas Baeteman et Cornil Saus. Lors d'une poursuite, le *Maréchal de Vauban* échappe à la capture, sauvé par la rupture du mât de hune de son ennemi.

Pendant l'hiver 1706-1707, Langeron et Vauban imaginent diverses attaques contre Douvres et Flessingue. En août 1707, ils confient une ancienne prise, la frégate le *Furet* (10 canons et 90 hommes) à Le Mel, avec mission de localiser les forces ennemies. Le Mel débarque ses soldats à Harwich et pille le village d'Olborck, cas rarissime de pillage à terre par un corsaire, puis il rançonne un navire marchand mais se heurte à l'*Inconnu*, corsaire de Middlebourg de 22 canons. Le Mel tente de s'échapper mais son grand mât de hune démâte. Le Zélandais s'empare du *Furet* après un violent combat et le conduit à Flessingue. Le Mel est relâché le 20 juillet.

À la suite de cette mission de reconnaissance, Langeron sort avec ses galères et s'empare de la frégate anglaise *Nightingale* de 24 canons. En janvier 1708, on dénombre dix-huit bâtiments du Roi prêtés à des Dunkerquois dont l'*Écureuil* (180 tx et 24 canons), commandé par Louis Le Mel. Ce dernier appareille le 5 janvier de conserve avec le *Rossignol* (Thomas Smith). Le Mel abandonne Smith en route et, outre trois prises au large du Texel, s'empare du paquebot d'Ostende avant de désarmer en février. En mars ses armateurs réarment l'*Écureuil*, mais en avril, Louis Le Mel et son navire sont réquisitionnés avec trente-neuf autres corsaires pour participer à l'expédition de Jacques III en Écosse. Lui-même embarque plusieurs compagnies du régiment du Luxembourg. Après avoir croisé jusqu'à la côte de Norvège, Le Mel revient débarquer ses troupes à Roscoff puis escorte plusieurs marchands jusqu'à Dunkerque sur ordre de l'intendant. Toujours sur l'*Écureuil,* il effectue une nouvelle sortie, au début de janvier 1709. Le temps est déplorable, Le Mel essuie tempête sur tempête. S'il s'empare à l'abordage après trois heures de combat de la *Tartare Galley* de Yarmouth, il finit par être pris le 7 février par la *Grande Perle* de Flessingue (54 canons), secondée par le *Jeune Guerrier* (28 canons).

Le Mel ne rentre à Dunkerque que le 21 juin. Il demande en juillet 1709, le *Hamptoncourt*, le *Mars* et le *Grafton* pour acheter du blé au Maroc près de Mogador. Seul le *Mars* est réellement employé, avec, à son bord, le commissaire Le Normand de Mézy car Le Mel ne rejoint pas le bord. Une enquête révèle qu'il vit à Dunkerque avec une femme déguisée en homme et qu'il a abandonné sa femme et ses quatre enfants. Le Mel est également incarcéré au motif de complicité avec l'ennemi. Il tente de se suicider et cette accusation est finalement retirée. L'étude de ses finances révèle qu'il doit 9082 l-t principalement au titre d'une prise d'intérêt dans un corsaire. Il sort de la Bastille le 30 juin 1713. Poursuivi pour dettes, il est incarcéré à Calais d'où il s'évade pour disparaître en août 1715, sans laisser de traces. D'un courage indiscutable, Louis Le Mel est assurément fantasque et fort dépensier mais également fort imprudent dans sa correspondance. À la différence d'un Jean Bart, il ne cherche pas à s'intégrer véritablement dans la société française ni dans la marine de guerre.

Patrick Villiers

☛ BART, *CALAIS, DUNKERQUE, FLESSINGUE,* JACOBSEN, *MIDDLEBOURG, NANTES, OSTENDE,* PONTCHARTRAIN, TILLY

LE MÊME BERTRAND-MARIE
(1765-1836)

Fils de Jacques Henry Le Même et Marguerite-Gertrude Bodin, Bertrand-Marie est issu d'une famille d'armateurs malouins et semble apparenté à François Thomas Le Même, corsaire mort en mer en 1805. Marié à Marie-Anne Angélique Canneva, il se rapproche par cette union de Jacques Raoul Urbain Canneva (1750-1806), négociant malouin particulièrement dynamique dans la seconde moitié du XVIII[e] siècle. Bertrand-Marie apparaît dans trois armements en 1789 à destination de Terre-Neuve. Sous le Consulat, Bertrand-Marie s'associe à Jean-Baptiste Gaultier avec lequel il réalise une douzaine d'armements à destination de Saint-Pierre-et-Miquelon et du petit cabotage entre l'an X et l'an XIV. Le Même monte quatorze armements corsaires en l'espace de dix ans, de 1796 à 1806, dont une dizaine en association. Les résultats de ses campagnes sont irréguliers : six armements ne font aucune capture, la moitié de ses navires sont pris en mer par l'ennemi (sept au total) et l'exercice de Le Même se solde par quinze prises. Sa flotte, très hétérogène, compte dix navires jaugeant de 6 à 156 tx. On observe deux périodes dans la pratique corsaire de l'armateur. Avant l'an VII, cinq de ses six campagnes s'achèvent par la perte pure et simple du navire – la *Fine* en l'an IV, le *Mutin* en l'an VI, le *Résolu* en l'an VII, le *Flibustier* en l'an VIII – et une seule prise est effectuée, la *Marie* sous pavillon américain, dont la vente ne rapporte que 23716 fr. de produit net alors que l'armement s'élève à plus de 75000 fr. En revanche, à partir de l'an VIII, la chance semble tourner à l'avantage de Le Même et les sorties en mer sont plus favorables : quatorze captures en neuf campagnes corsaires. Tous ses armements sont réalisés en association : le *Télégraphe* de 156 tx avec Le Couturier, deux campagnes du *Juste* de 95 tx avec Fortin aîné, tous deux confrères malouins. Avec Jean-Baptiste Gaultier, Le Même dirige six armements corsaires. Leur société apparaît dans les sources du Tribunal de commerce de Saint-Malo en l'an XII, mais est en réalité antérieure (une première association est enregistrée en l'an V sans qu'on sache si la société est effective. Une seconde date de l'an XI). L'*Espoir* de 85 tx, armé en l'an XI, n'effectue aucune capture et se solde par un échec financier. *A contrario*, les quatre campagnes de la *Sorcière* de 45 tx font quatorze prises, exclusivement anglaises qui représentent près d'un million et demi de francs de produit net. La valeur du navire et de la cargaison est variable : le *Two Brothers* ne rapporte que 3858 fr. alors que le *Phobe* représente 166517 fr. de produit net et la *Carmela*, prise espagnole reprise aux Anglais, atteint les 516350 fr. Du point de vue des actionnaires, la *Sorcière* leur offre plus de 800000 fr. à se partager. Indisponibles dans les

archives, les comptes des intéressés permettent néanmoins de proposer une estimation de la rentabilité d'une course. À partir des montants d'armement et en comptant un pourcentage supplémentaire lié aux réparations, aux ravitaillements, avaries et autres frais annexes, on peut proposer une fourchette de profit de l'ordre de 4 à 6 % pour les actionnaires de la *Sorcière:* ce corsaire se révèle donc un bon placement financier. Le dernier corsaire armé par Bertrand Le Même et Jean-Baptiste Gaultier, le *Courrier de la Manche* en 1806 ne réalise que deux prises dont le produit net – 157 361 fr. – compense à peine les frais engagés. Les intéressés se partagent alors une bien maigre cagnotte s'élevant à 4 909 fr. Les armements en course cessent après cette date et les affaires s'interrompent brutalement. Un acte daté de février 1810 évoque la fin de l'association qui liait Le Même à Gaultier et le contentieux qui les oppose dans la liquidation de leurs affaires. La procédure n'est toujours pas réglée en 1813 et l'année suivante, le Tribunal civil de Saint-Malo prononce la vente par expropriation de quatre biens appartenant à Bertrand-Marie Le Même: deux pièces de terre situées à Saint-Servan, la terre de la Blinais et une maison à Saint-Malo, ainsi qu'une maison et une terre à Saint-Servan et Saint-Jouan. Après cette date, Le Même disparaît des sources commerciales.

Karine Audran

☛ LE MÊME, PAVILLONS CORSAIRES ET PIRATES, *SAINT-MALO*

LE MÊME, FRANÇOIS-THOMAS (13 janvier 1764, Saint-Malo-1805)

Fils d'un comptable et d'une épicière, François-Thomas entre à l'école d'hydrographie où il est remarqué. En 1778, il embarque comme novice pour une campagne de pêche à Terre-Neuve sur la *Pouponne*, puis, l'année suivante, pour une campagne de course sur le *Prince-de-Montbarrey*. Durant celle-ci, il est fait prisonnier et est libéré par échange en 1780. Il sert ensuite sur des bâtiments marchands pour les Antilles et à la pêche à Terre-Neuve avant d'être reçu capitaine en janvier 1790. Il prend alors le commandement de la *Liberté* armée à Bordeaux, qu'il conduit à Pondichéry et à Chandernagor avant de désarmer au Port-Louis de l'Île de France. Il passe ensuite sur l'*Hirondelle,* qu'il emmène aux Indes hollandaises, puis revient aux Mascareignes où il se marie avec Cécile Robin. Lorsqu'il apprend la déclaration de guerre, il convertit l'*Hirondelle* en corsaire en montant 12 canons de 4. Il appareille en juin 1793 avec 80 marins et 30 volontaires, prend la corvette hollandaise *Verwagling* – 300 tx, 22 canons et 53 hommes – dans le détroit de la Sonde en août 1793, puis, avec cette prise dont il donne le commandement à Duclesguer, capture le *William-Thisied*, vaisseau hollandais de 900 tx, 38 canons et 86 hommes, abordé par les deux flancs, qui se rend en moins d'une demi-heure. Il effectue encore cinq croisières. La première sur la *Ville de Bordeaux*, de 500 tx et 42 canons, avec laquelle il prend et rançonne le comptoir hollandais de Padang et capture le portugais *Santo-Sacramento* avec une cargaison valant 1 100 000 l-t, dans le golfe du Bengale. La deuxième sur l'*Amphitrite*: un voyage malheureux raconté dans *Mémoires du capitaine corsaire Angenard*. Sur l'*Uni,* il déclare avoir détruit dix navires. Il s'agit de bâtiments de petit tonnage utilisés pour la navigation locale dont il récupère la cargaison et l'équipage – laissé plus tard sur une côte. Ces bâtiments portent, avec l'autorisation des conseils des comptoirs, le pavillon britannique dont ils attendent une protection. Le Même annonce encore en avoir pris cinq autres dont le *Samadjanny* de 800 tx. Sur la *Clarisse,* il s'empare de l'*Armenia* qui rapporte 218 475 piastres. Enfin, il commande la *Grande Hirondelle.* Au cours des trois derniers embarquements, «les prises chargées d'or, de bijoux et de piastres ne se comptaient plus» écrit un journal de l'île de France, et Le Même amasse une fortune considérable. Capturé en décembre 1801 par la frégate de guerre anglaise *Sybille* sur la côte de Birmanie, relâché lors de la paix d'Amiens, il fonde une maison de com-

merce au Port-Louis. Mais il est moins habile en affaires que dans la course, et saisit l'occasion de la reprise des hostilités en 1803 pour continuer ses activités corsaires. Il appareille avec la *Fortune* – 400 tx, 12 canons et 150 hommes – en novembre 1803, coulant huit petits bâtiments et faisant en six mois huit belles prises, toujours à l'abordage. Il oblige la frégate de guerre britannique *Bombay* à s'éloigner, le 26 janvier 1804.

Il repart en août 1804, toujours avec la *Fortune*, pour une seconde croisière, et capture cinq navires, dont le *Fly* de la Compagnie des Indes, portant 50 000 piastres. Il est capturé sur la côte du Malabar, après un violent combat avec la frégate *Concorde* de 48 canons, dont le capitaine manœuvre habilement pour éviter l'abordage tout en utilisant sa puissance de feu pour ruiner le corsaire. Emmené prisonnier à Bombay, il est transféré sur un navire en partance pour l'Europe, sur lequel il meurt de maladie, le 30 mars 1805, peu avant le passage du cap de Bonne-Espérance. Aux Mascareignes, la réputation de Le Même est immense – lors de son retour au Port-Louis à la fin de septembre 1793, il fut porté en triomphe par les habitants – et son habileté dans la manœuvre ainsi que son audace dans la conduite de l'abordage font de lui un égal de Robert Surcouf.

Philippe Haudrère

☛ ANGENARD, *BORDEAUX*, *CÔTE DU MALABAR*, *ÎLE DE FRANCE*, PAVILLONS CORSAIRES ET PIRATES, SURCOUF ROBERT,

LE MENGNONNET DENIS-FRANÇOIS
(23 janvier 1724, Donville-1er avril 1809, Granville)

Fils de Pierre-François, sieur des Blancs-Arbres, descendant d'une des plus anciennes familles granvillaise, Denis-François Le Mengnonnet est à la fin de la guerre de Succession d'Autriche, de février à juin 1748, aide-pilote sur le *Conquérant* (160 tx), brillant corsaire granvillais armé pour sa quatrième course par Luc Lucas des Aulnais et commandé par Thomas Hugon-Hautmesnil. Pendant cette croisière, il participe à la prise de neuf navires ennemis et à plusieurs combats. Il est reçu capitaine, après la guerre, le 14 janvier 1749 avec dispense d'une campagne et prend quelques semaines plus tard le commandement du morutier granvillais l'*Empereur romain* (120 tx), qu'il mène à Gaspé. D'avril à juin 1750, il conduit de Saint-Malo à Nantes le *Marcellus* de 300 tx, navire marchand malouin pour la première étape de son voyage vers l'Amérique; puis reprend la barre de terre-neuvas granvillais pendant les quatre campagnes de pêche suivantes: le *Saint-Esprit* (130 tx) en 1751 et l'*Intrépide* (260 tx) jusqu'en décembre 1755. À la déclaration de la guerre de Sept Ans, en mai 1756, l'*Intrépide*, toujours mené par Le Mengnonnet, est réquisitionné avec cinq autres navires marchands granvillais, mis à la disposition de La Galissonnière pour le transport de troupes et de ravitaillement à Minorque. Après la descente des troupes, il est envoyé à Majorque, dans la baie d'Alcudia, pour couvrir en cas d'attaque les bâtiments de transport qui n'ont pas d'artillerie. Pendant ce temps, à Granville, l'armateur Luc Lucas des Aulnais fait construire un des premiers corsaires granvillais de cette guerre qu'il baptise le *Machault* – 300 tx, 24 canons, 16 pierriers et 300 hommes à bord. Denis François Le Mengnonnet en prend le commandement en décembre 1756. Il ne va plus quitter la barre de ce navire pendant trois très belles campagnes successives, de six mois environ chacune, et donc particulièrement longues, au cours desquelles il réalise l'excellent score de trente-sept prises. La première campagne aboutit à treize prises effectivement conduites dans des ports français ainsi qu'à une rançon, le tout pour 517 000 l-t. La deuxième lui permet d'acheminer quatre prises et trois rançons. C'est en raison des beaux succès de ses deux premières croisières qu'il a obtenu, pour la troisième, une des rares dérogations à la lettre du Roi du 2 février 1758 interdisant la poursuite des opérations de course en raison de trop grands dangers encourus. Le 25 janvier 1759, après la prise d'un négrier britannique mené à Saint-Malo, il est surpris par les Anglais,

capturé et conduit en Angleterre avec son navire et son équipage. Après le traité de Paris mettant fin à la guerre en février 1763, Denis-François Le Mengnonnet, avec un associé, fait construire à Granville un terre-neuvas de 200 tx, *Le Juste*. Il en prend le commandement et mène son navire jusqu'en 1769 pendant six campagnes de grande pêche. Il se consacre alors exclusivement à ses armements. Pendant la guerre d'Indépendance américaine, en 1779, il arme *Le Duc de Coigny*, corsaire de 325 tx et 32 canons et le confie à son fils, qui porte les mêmes prénoms que lui, alors âgé de 28 ans, et qui réussit lui aussi une belle course totalisant sept prises avec deux combats dont le dernier lui est fatal. Il est tué avant la reddition de son corsaire. Denis-François Le Mengnonnet participe activement à la vie municipale de Granville : membre de la juridiction consulaire de 1772 à 1776 (premier consul en 1775 et 1776), il est élu maire le 5 février 1790 et garde ce poste jusqu'au 13 novembre 1791. Réélu en 1793, il refuse la charge.

Anne Cahierre

☛ *GRANVILLE*, HUGON, LA GALISSONNIÈRE, *SAINT-MALO*

LE MERCIER LE JEUNE MATHURIN-RENÉ (v. 1758, Saint-Malo-ap. 1783)

Fils de Pierre Olivier et de Jeanne Yvonne Moulin, Mathurin René embarque pour la première fois, comme volontaire, en 1769 sur la *Rosalie* du capitaine Baudry. De 1771 à 1778, sous les ordres du capitaine Dubuisson, il devient enseigne puis premier lieutenant. En 1779, sous le même capitaine, il sert huit mois sur des navires de Saint-Malo. Il passe à la guerre de course, sous les ordres de Jean-Baptiste Hébert, sur l'*Épervier*, comme second capitaine, d'avril 1780 au 7 janvier 1781, mais le navire est pris par les Anglais. Par la suite, Le Mercier est capitaine en pied sur le corsaire de 8 tx le *Lévrier* armé par Carouge l'aîné de Paimpol, d'avril 1781 à juillet 1781 « qui fut pris faisant la course » mais ayant au moins rançonné pour 300 guinées (300 £) la *Margen* et pris la *Good Intent*. Il est ensuite commandant de l'*Angélique*. Ce corsaire de 30 tx, armé par Jean Carouge le jeune, reçoit commission en course le 11 février 1782, et fait au moins quatre prises et une reprise – 40 461 l-t pour la vente de trois d'entre-elles – jusqu'en avril 1782. En août 1781, le marquis de Castries, ministre de la Marine, lui expédie une lettre de félicitations, accompagnée d'une gratification, pour avoir, par patriotisme et contre son intérêt, fait saborder une prise anglaise du *Lévrier*, chargée de 26 canons de côte, qui risquait d'être reprise par une frégate britannique. Il commande enfin le *Royal George* – ex-*Fox*, 15 tx, 4 pierriers, 24 hommes –, armé par Guilleman et Bodinier, de Saint-Malo, de février 1782 à janvier 1783, également capturé. Il territ au moins trois prises sur Morlaix, la dernière en décembre 1782, et une sur Saint-Malo, adjugée 3 005 £.

Olivier Corre

☛ HÉBERT, *MORLAIX*, *SAINT-MALO*

LENEUF DE LA VALLIÈRE DE BEAUBASSIN MICHEL (31 octobre 1640, Trois-Rivières-1705)

Michel Leneuf de La Vallière est le fils de Jacques Leneuf de La Poterie, gouverneur de Trois-Rivières, et de Marguerite Legardeur. C'est en 1666 qu'est mentionnée sa présence en Acadie, comme commandant à l'île du Cap-Breton. Cette même année, il épouse Marie Denys, fille de Nicolas Denys et de Marguerite de Lafitte, dont il aura huit enfants. En 1676, il reçoit l'ordre de Frontenac d'aller croiser sur les côtes acadiennes. Il saisit trois caiches de Boston qui chargeaient du charbon au Cap-Breton ; deux d'entre elles furent déclarées de bonne prise, même si aucune guerre n'avait encore été déclarée entre les deux colonies. Leneuf de La Vallière se voit gratifié, par le gouverneur Frontenac, en 1676, de la seigneurie de Beaubassin, dans l'isthme de Chignectou, où il avait déjà fondé un poste de traite. Il y attire des colons et, en quelques années, la région de

Beaubassin devient la plus florissante de toute l'Acadie. Avec son petit voilier, le *Saint-Antoine,* il augmente ses revenus en pratiquant le cabotage sur les côtes acadiennes, canadiennes et même celles de la Nouvelle-Angleterre avec lesquels il pratique clandestinement des échanges commerciaux.

Homme de confiance de Frontenac, Leneuf de La Vallière est promu, en 1678, commandant de l'Acadie, puis gouverneur en 1683, fonction exercée pendant une année seulement, compte tenu de ses démêlés avec la Compagnie des pêches sédentaires de l'Acadie, dirigée par Marc Bergier. Ce dernier lui reproche de contrevenir au monopole de la compagnie en tolérant les pêcheurs indépendants et d'accorder des permis aux Bostoniens. En conséquence, Leneuf de La Vallière est démis de ses fonctions, le 4 avril 1684, et se retire dans sa seigneurie de Beaubassin. Malgré ces déboires, le seigneur recouvre la confiance des autorités. En effet, il est nommé lieutenant de Roi en Acadie, en juin 1689, puis capitaine des gardes de Frontenac, en octobre de la même année. En juin 1696, il entreprend sa principale activité corsaire en commandant la frégate la *Bouffonne*, avec ses fils Alexandre, comme lieutenant, et Jacques, comme enseigne, pour harceler les Anglais sur les côtes de l'Acadie. Après sa nomination comme major de Montréal en 1699, son expérience atlantique est encore sollicitée puisqu'il est chargé d'une mission diplomatique auprès du gouverneur de Boston en vue de rapatrier les prisonniers français et sonder son opinion sur les Indiens. Porteur des dépêches officielles du gouverneur général et de l'intendant, Leneuf de la Vallière passe en France à l'automne 1704. Il obtient la confirmation de ses titres seigneuriaux à Beaubassin, veille à la carrière de ses fils. Alors qu'il s'apprête à rentrer à Québec, en 1705, il décède à bord du bateau qui le ramène.

Son fils aîné, Alexandre (1666-1712), adopte la carrière militaire. Enseigne en 1690 puis lieutenant en 1693, il participe, en 1696, à l'important détachement de Français et d'Abénaquis qui s'emparent de la petite ville de Wells (Maine, États-Unis d'Amérique) et ravagent plus de 15 lieues de côtes de la Nouvelle-Angleterre. En 1707, commandant de la *Notre-Dame-de-Victoire*, il fait la chasse aux navires anglais aux alentours de Terre-Neuve mais sans réussir aucune prise. Promu capitaine en 1710, il est capturé avec le *Neptune* en 1711, et fait prisonnier en Angleterre. Après avoir reçu la croix de Saint-Louis, il meurt en mer sur le *Héros*, en septembre 1712.

Le quatrième fils, Michel Le Neuf de La Vallière de Beaubassin (1677-1740), est aussi officier de marine. Enseigne en 1706, il participe à plusieurs expéditions de course contre les Anglais sur les côtes de Terre-Neuve. Le gouverneur de Plaisance, Pastour de Costebelle, le considère comme l'un des meilleurs corsaires, attentif aux mouvements de l'ennemi et garant de la confiance des Indiens. La Vallière n'a pas son pareil pour les attaques par surprise et pour la capture de prisonniers. Lors de la dernière campagne, un prisonnier anglais qu'il avait ramené de Terre-Neuve fournit de très précieuses informations sur les projets des Anglais envers les postes français. Après la signature du traité d'Utrecht, en 1713, il contribue à la réinstallation, à l'île Royale (Cap-Breton), de la population de Plaisance et de familles acadiennes. À ce titre, il est considéré comme l'un des fondateurs de Louisbourg où il s'élève dans la carrière jusqu'à obtenir une commission de major, en 1737. Il y meurt le 11 octobre 1740 au terme d'un demi-siècle de service dans la région atlantique de la Nouvelle-France.

Raymonde Litalien

☛ *Boston, Louisbourg*

Léon de Tripoli (?-ap. 923)

Mardaïte originaire d'Attaleia, selon l'historien byzantin Jean Kaméniatès, connu sous le nom de Léon de Tripoli pour les Byzantins, et sous celui de Rasiq al-Wardami Ghulam Zurafa dans les sources arabes – son surnom montrant qu'il

a été l'esclave, le *ghulam*, d'un certain Zurafa –, il est traditionnellement présenté comme un renégat, c'est-à-dire un chrétien fait prisonnier puis converti à l'Islam. Il se fait connaître principalement par une carrière de chef de guerre à la tête de flottes composites groupant des navires syriens dépendant directement de lui ou d'autres commandants arabes, comme Damianos – Damianya, autre renégat – des navires crétois ou égyptiens.

Il apparaît en 904 à la tête d'une formidable flotte avec l'intention, selon une lettre de Nicolas Mystikos à Syméon de Bulgarie, d'aller « jusqu'à la ville impériale et [de la] prendre ; [s'il] ne réussit pas à la prendre, il [lui] suffira qu'on [le] loue d'être parvenu jusqu'à la capitale des Romains et d'y avoir lancé des traits ». Il débute donc par la prise et le pillage de la ville d'Abydos à l'entrée de l'Hellespont et parvient jusqu'à Parion à l'entrée de la Propontide. L'annonce de son arrivée déclenche la panique et l'empereur Léon VI est décrit comme « abattu et troublé », surtout après que ses deux amiraux byzantins, Eustathe Argyros puis Himérios eurent renoncé à l'attaquer. Néanmoins, Léon de Tripoli ne disposant pas de troupes terrestres suffisantes, renonce au siège de la ville et retourne en mer Égée, suivi par la flotte d'Himérios. Bien renseigné sur l'état de l'empire et les défenses insuffisantes de Thessalonique contre les attaques maritimes, il se dirige vers le nord et atteint la ville le 29 juillet 904. La population n'a pas eu le temps de préparer les défenses à cause de l'impéritie des commandants byzantins et du sentiment de panique qui a envahi la ville. Malgré tout, les deux premiers assauts sont repoussés les 29 et 30 juillet même si la muraille est incendiée. Après une approche de nuit, au matin du 31, les troupes de Léon lancent un troisième assaut qui scelle le sort de la ville et qui, selon al-Tabarî, aurait tué 5 000 personnes à Thessalonique, délivré 4 000 prisonniers musulmans, pris 60 navires et des milliers de prisonniers. Chaque membre de l'expédition aurait reçu 1 000 dinars. Se rajoute la rançon accordée par l'*asèkrètès* Syméon, présent dans la ville, qui parvient à empêcher la destruction en cédant la solde de l'armée de Sicile, soit 100 livres d'or. Dès le 9 août, les opérations de rachat de prisonniers commencent, Léon en vend 20 000 aux Crétois qui se chargeront ensuite de les revendre. Le retour de la flotte est plus gêné par les conditions météorologiques et l'approche de la mauvaise saison que par les opérations de la flotte byzantine. Choisissant la route la plus rapide, par Patmos, Naxos, Zontarion en Crète, il parvient à Chypre après avoir essuyé une tempête à Dia. Les derniers prisonniers sont acheminés ensuite à Tarse pour y être échangés.

Cet événement marque les esprits byzantins comme le montre la production littéraire qui en découle avec les *Taktika* et un poème de Léon VI, l'œuvre de Jean Kaméniatès, fait prisonnier à Thessalonique et les homélies de Nicolas Mystikos, désespéré que Saint Dèmètrios, le défenseur de la ville, ne soit plus aussi efficace qu'aux VIe-VIIe siècles contre les Slaves : « Les villes ont été vidées de leurs habitants, les hommes ont été égorgés comme du bétail ; les femmes ont été séparées de force de leurs maris. Spectacle pitoyable ! Elles sont livrées aux outrages les plus infâmes. […] Où est, ô martyr Dèmètrios, ton secours invincible ? Comment as-tu laissé détruire ta ville ? Comment la ville qui est sous ta protection, inaccessible aux ennemis depuis que le soleil la regarde, a-t-elle été livrée à de pareils malheurs ? ». D'autre part, face à cette nouvelle menace, Léon VI n'agit pas seulement en littéraire mais décide aussi d'envoyer un nouveau stratège à Thessalonique, le protospathaire impérial Léon qui a pour mission de relever et renforcer les fortifications de la ville. De plus, il décide dès 904 de lancer une offensive terrestre dirigée par Andronic Doukas qui attaque al-Hadath pour obliger Léon à revenir en Syrie. Enfin, dans les années 904-912, Himérios reçoit la mission d'empêcher toute réédition de cet exploit.

Déjà vainqueur en 905-906, Himérios s'attaque à Tarse, puis à la Crète mais sa flotte est détruite en octobre 912 par Léon et Damianos au large

de l'île de Chios. Il faut attendre 923 pour voir la défaite de Léon de Tripoli face au nouveau drongaire de la flotte, Jean Radènos. Léon disparaît alors des sources, et cette défaite marque la fin de trente ans de menaces des pirates arabes dont Léon a été le représentant le plus efficace.

Éric Limousin

Le Pelley de Pléville Georges René dit *le corsaire à la jambe de bois*

(18 juin 1726, Granville-2 octobre 1805, Paris)

Pierre Joseph Le Pelley du Manoir (1630-1680), armateur granvillais, est probablement à l'origine de la vocation maritime de la famille, illustrée également par les Le Pelley de Fonteny et les Le Pelley de Pléville.

Georges René Le Pelley de Pléville alias *Pléville-Le Pelley*, « le corsaire à la jambe de bois » est le fils de Hervé (1699-1739), capitaine marchand, et de Jeanne Julienne Belliard du Saussey. Il épouse en 1755 Marie Ursule Rambaud (1735-1780), fille d'un marchand marseillais (1755), dont il aura un fils et deux filles. Né dans une famille de la bonne bourgeoisie maritime granvillaise ruinée par les mauvaises affaires de certains de ses membres, Georges Pléville Le Pelley embarque pour la première fois en 1739, à presque 13 ans, sur un terre-neuvier. Bien qu'étant engagé comme volontaire, eu égard à sa famille il accomplit le travail d'un mousse, comme un simple fils de matelot. De 1740 à 1743, il continue son apprentissage dans divers armements qui le mènent au Canada et aux Antilles. Remarquons qu'en 1742, il est engagé comme lieutenant sur un navire de commerce partant du Havre pour l'Amérique, le *Fleuri*, commandé par son oncle Tilly Le Pelley, avec lequel il apprend à commander ainsi que les rudiments d'hydrographie et d'astronomie.

En 1743, il est reçu garde de la Marine mais son manque de fortune l'oblige à se retirer. En 1743 et 1744, il suit donc des études d'hydrographie et de mathématiques à Caen, grâce à son oncle. C'est au cours de la guerre de Succession d'Autriche que commence son activité de corsaire, dès 1744, en tant que lieutenant sur un petit corsaire du Havre, puis en tant que premier lieutenant sur le premier corsaire à quitter le port de Granville, la *Françoise du Lac*. Cette campagne s'avère malheureuse : le corsaire est capturé après un combat de près de six heures devant Ouessant, en juin 1744. Déjà blessé au bras et à la cuisse, un boulet de canon lui emporte sa jambe droite. Il est brièvement fait prisonnier à Falmouth, où on lui confectionne une jambe de bois. À son retour d'Angleterre, en août 1745, il entre provisoirement dans la Marine royale comme « lieutenant de frégate pour la campagne » en embarquant à Brest sur la frégate du Roi l'*Argonaute*, de 46 canons, commandée par son oncle Tilly Le Pelley, qui intègre l'escadre de Perrier de Salvert pour porter secours à Louisbourg. Il est donc *officier bleu*. En 1746, il est de nouveau nommé lieutenant de frégate pour la campagne, « chargé du détail et des signaux » sur le vaisseau du Roi le *Mercure*, dans l'escadre de d'Anville. Cette année-là, un boulet de canon emporte sa jambe de bois au cours d'un combat qui oppose le *Mercure* aux Anglais, avant d'être de nouveau capturé. Sa captivité à Plymouth est de courte durée. Deux mois après, il revient à Granville. Ses commissions n'étant valables que pour la durée de campagne, il embarque alors, en 1747, sur deux corsaires granvillais : d'abord sur l'*Aimable Grenot* (390 tx, 40 canons) comme lieutenant, puis comme second capitaine sur le *Comte de Noailles* (210 tx, 20 canons), où il est encore capturé. Malgré sa jambe de bois, il réussit à s'évader et à revenir à Granville en juin 1748. Reçu capitaine au commerce cette même année, il commande désormais différents vaisseaux au commerce ou à la pêche à Terre-Neuve. Son mariage en 1755 avec la fille d'un autre capitaine au commerce le fixe désormais à Marseille. Pléville Le Pelley est employé à transporter des troupes dans l'expédition française de 1755 contre Minorque. Il s'y fait

remarquer à double titre : par un général pour sa compétence dans la navigation, et par le capitaine du port de Marseille pour son efficacité dans la préparation des armements. En 1756, la guerre ayant repris contre l'Angleterre, il reçoit plusieurs offres de commandement de corsaires – Granville, Saint-Malo et Marseille – mais il reste à Marseille pour prendre celui du *Colibri*, avec lequel il réussit huit prises. En 1757, il navigue de nouveau au commerce. Pour aller en Amérique, il intègre l'escadre de la Clue Sabran, partie pour Saint-Domingue et Louisbourg, où il se distingue à nouveau. C'est encore avec un brevet de lieutenant de frégate pour la campagne qu'il reprend du service à la demande de la Marine royale pour commander une barque de 14 canons, l'*Hirondelle*. Il prend trois navires de la Compagnie des Indes et… perd à nouveau sa jambe de bois, en 1760. En 1762, il intègre définitivement la Marine royale avec un brevet de lieutenant de frégate *en pied* c'est-à-dire avec appointements. Dorénavant, il fait partie des officiers entretenus. Dans ses *Mémoires*, Pléville Le Pelley affirme que cette admission s'est faite « sans demande », ce qui signifie que cette intégration n'est pas le fruit d'une ambition personnelle, mais plutôt la conséquence des exploits remarqués à plusieurs reprises dans le passé par ses supérieurs, qui ont considéré que la Marine royale avait intérêt à intégrer en son sein un homme aussi compétent, en passant par ce qu'on appelle les « grades intermédiaires ». De 1763 à 1765, il est nommé capitaine de port au Fort-Royal de la Martinique – où ses travaux sur le *Morne Garnier* durent jusqu'en 1779. En 1766, il est présenté au ministre de la Marine par M. de Pomban, commandant la Marine à Toulon, dans les termes suivants : « Voilà le seul officier intermédiaire que la Marine réclame. Je demande son avancement ». Il obtient alors le grade de capitaine de brûlot et son affectation au port de Marseille, ce qui le place en quelque sorte dans l'antichambre du Grand Corps. En 1769, il est admis lieutenant de vaisseau et de port. Il entre ainsi dans la catégorie des *officiers de port*, et c'est tout naturellement qu'il prend la direction du port de Marseille en 1770. Cette année-là, il est récompensé par l'amirauté britannique pour avoir sauvé, en se jetant à l'eau, la frégate anglaise l'*Alarm* d'un naufrage dans la rade. En 1773, il est fait chevalier de Saint-Louis. En 1774, il obtient le grade de lieutenant de vaisseau, mais les réformes de structures prévues par les ordonnances de 1776 du secrétaire d'État à la Marine, Sartine, qui remanient la hiérarchie des officiers de port, nuisent quelque peu à son avancement.

La guerre d'Indépendance américaine lui permet malgré tout d'être fait, en 1779, capitaine de vaisseau et de port à Marseille, ce qui le place désormais parmi les officiers supérieurs du Grand Corps. Il reçoit de Washington l'ordre qui fait de lui un membre fondateur de la Société des Cincinnati. La paix revenue, Pléville Le Pelley fait partie des officiers appelés fréquemment à Versailles par le maréchal de Castries, nouveau titulaire du département de la Marine, désireux de réformer et de moderniser la Marine royale. Il reprend ses fonctions de capitaine de port à Marseille. En 1789, lorsqu'éclate la Révolution française, il obtient son départ à la retraite avec le grade de capitaine de vaisseau. Il est rappelé dans la Marine, en 1793, pour devenir commandant de la division navale de Tunis chargé d'assurer le ravitaillement du Midi. Il entame alors une carrière d'état-major : chef de division au ministère (1794), conseiller d'État aux comités de Marine et de Commerce sous la Convention. Il organise la marine à Ancône et Corfou (1795). Adjoint de l'Amiral Truguet, ministre de la Marine, puis plénipotentiaire au Congrès de Lille (juin 1797). Ministre de la Marine sous le Directoire (16 juillet 1797), avec grade de contre-Amiral (5 octobre 1797), il est défavorable à l'expédition d'Égypte. Âgé et en mauvaise santé, il démissionne le 27 avril 1798 et est alors élevé au grade de vice-Amiral. Il est commandant des armes en Adriatique (octobre 1798), puis démissionne (1801) et quitte le service actif. Il est malgré tout fait membre du Sénat conservateur dans la première liste du 24 décembre 1799,

car il avait approuvé le 18 Brumaire. Membre de la Légion d'honneur (2 octobre 1803), il est encore promu grand-officier du même ordre le 13 juin 1804.

Olivier Corre et Michel Aumont

☛ *Brest*, Dubois, *Granville*, *Louisbourg*, *Marseille*, *Saint-Malo*, *Toulon*, *Tunis*

Le Pelley du Manoir Louis Pierre Étienne (19 décembre 1733, Granville-22 février 1807, Granville)

Louis Pierre Étienne Le Pelley, sieur du Manoir alias Dumanoir-Le Pelley, capitaine, est fils de Pierre Robert, sieur de Fontenelle, officier d'infanterie, et d'Anne-Marie Guyonne Gigeon de Kermain. Il épouse le 27 mars 1765 Jeanne Élisabeth Lucas de Lezeaux (1744-1819), fille de Charles, armateur à la pêche de l'*Élizabeth*, sur laquelle sert alors Étienne, et dont il a deux filles et un garçon, Pierre Étienne René Marie, comte Dumanoir-Le Pelley, (Granville, 2 août 1770-Paris, 6 juillet 1829) futur commandant de l'arrière-garde franco-espagnole à Trafalgar et vice-Amiral de la Restauration. Louis Pierre Étienne, bourgeois de Granville, entre en course, comme enseigne, en mai-juin 1747, lorsqu'il embarque avec son cousin, Georges-René, à bord de l'*Aimable-Grenot* (390 tx, 40 canons), armé par Léonor Couraye du Parc et commandé par Pierre La Houssaye. Ce grand corsaire granvillais fait sept prises avant de désarmer en août. Le retour à la paix permet à Étienne de faire ses classes comme volontaire dans cinq campagnes de pêche à la morue à Terre-Neuve (1751-1755). La dernière est cloturée par la prise du morutier lors de la rafle anglaise des marchands français. La guerre de Sept Ans trouve Dumanoir-Le Pelley enseigne sur le *Machault*, un corsaire granvillais de 300 tx, armé par Luc Gilles Lucas des Aulnais et commandé par Denis-François Le Mengnonnet (décembre 1756). De nouveau capturé par les Britanniques (30 décembre), il ne revient de captivité que le 30 mai 1760. C'est sur un corsaire malouin qu'il embarque comme volontaire, le 13 janvier 1761. Le *Mesnil* (300 tx) est armé par le fils Grandclos-Meslé et a pour commandant Rouault de Coligny. Étienne repart pour une seconde course sur cette unité en 1762 mais elle est capturée. C'est à Guernesey qu'il est conduit, d'où il s'évade le 21 mai pour réapparaître dans sa ville natale le 24. La paix lui fait reprendre ses navigations à la grande pêche comme officier, pour quatre campagnes à Terre-Neuve (avril 1764-septembre 1766). Le 28 janvier 1767, il est reçu capitaine à l'amirauté de Granville. Second sur la *Princesse de Monaco*, il navigue de nouveau au Petit-Nord pour deux voyages (avril 1767-25 octobre 1768), le second s'étant achevé par un naufrage sur la côte et un rembarquement pour Port-Louis. Les dix années suivantes, il est capitaine sur des morutiers granvillais au Petit-Nord.

La guerre d'Indépendance est l'occasion d'un retour à la course. En février 1780, il prend le commandement à Saint-Malo du *Duc de Mortemart* (80 tx, 16 canons et 94 hommes), armé pour sa deuxième course par Claude Dubois le jeune (commission du 4 mars 1780). La campagne lui permet de faire une prise et une rançon en compagnie du corsaire granvillais la *Madame*; mais éloigné d'une poignée d'unités anglaises sous la menace du corsaire français le *Comte d'Artois* (64 canons) commandé par le capitaine chevalier de Closnard, l'équipage granvillais dépose des réclamations à Saint-Malo. Le 23 juin, le *Duc de Mortemart* désarme dans ce même port après une ultime prise. Le navire est réarmé pour une troisième course (commission en guerre du 22 octobre 1780), toujours sous le commandement de Dumanoir-Le Pelley, et appareille le 13 novembre pour faire quatre prises. Le corsaire est capturé par les Anglais le 1er janvier 1781, rebaptisé *Hero*, mais repris par la *Princesse-Noire*, corsaire du capitaine Macatter. À nouveau prisonnier, Le Pelley rentre le 1er février 1782 et reprend, la guerre terminée, ses commandements à la grande pêche. Il arme même la *Sainte-Famille* (200 tx) d'avril 1783 à juillet 1784. Il est enfin à nouveau

capitaine jusqu'en avril 1786. Il obtient la demi-solde et le grade d'enseigne le 8 avril 1791.

Olivier Corre

☛ Couraye du Parc, Dubois, *Granville*, Iles normandes, Le Mengnonnet, Le Pelley de Pléville, Macatter, Meslé de Grandclos, *Saint-Malo*

Le Roux Jean (xviie siècle)

Jean Le Roux de La Tremblade – originaire du village qui porte son nom, foyer de marins et fournisseur d'équipages corsaires – se voit confier le commandement d'une petite frégate d'une centaine de tonneaux, l'*Aventurière*, armée en course à La Rochelle. Son armement se limite à 4 canons et 4 pierriers avec un équipage de 44 hommes, petit corsaire qui va pourtant traverser l'Atlantique. Jean Le Roux a la particularité d'avoir derrière lui une vie américaine très agitée : il est en effet resté « quatorze ans parmi les Anglais de la Nouvelle-York » avant de s'échapper grâce « aux sauvages » et de gagner Québec d'où il s'embarque pour La Rochelle « sur les vaisseaux du Roy ». Mais il a dû laisser en Nouvelle-Angleterre femme et fille qu'il n'a pas l'intention d'abandonner.

L'*Aventurière* quitte La Rochelle le 21 juillet 1693, faisant route plein Ouest pour les rivages de l'Amérique du Nord. À la hauteur du « grand banc » de Terre-Neuve, il capture une « caiche » anglaise chargée d'huile de poisson et de pelleterie qu'il perd de vue après lui avoir donné l'ordre de gagner La Rochelle. Il poursuit sa croisière le long des côtes de Terre-Neuve, terrain de chasse privilégié où il met la main sur une barque anglaise chargée de morues qu'il va vendre à Plaisance, base française où il fait relâche quelques semaines. Après cette course de « gagne-petit », l'*Aventurière* appareille vers la Nouvelle-York, objectif de Jean Le Roux « pour aller y chercher sa femme ». Après avoir capturé une nouvelle barque et fait prisonnier « un passager de considération » pour servir de monnaie d'échange, Le Roux débarque avec plusieurs matelots, retrouve sa fille mais pas sa femme. Après plusieurs épisodes rocambolesques, il est fait prisonnier par les Anglais qui tentent par traîtrise de prendre l'*Aventurière* « avec un très grand feu de mousqueterie ». La petite frégate doit finalement reprendre la mer en abandonnant son capitaine en terre anglaise.

Le bâtiment, commandé désormais par le lieutenant Thomas Bruneau, repart vers Plaisance. Il capture deux barques envoyées vers le même port, sans savoir ce qu'il en advient. Mais fin octobre, le mauvais temps arrive dans l'Atlantique Nord et rend la navigation impossible pour le petit corsaire : l'équipage doit jeter à la mer les canons, la chaloupe, la cuisine, tandis que « la misaine est défoncée et la plus grande partie des manœuvres rompues ». Le retour en catastrophe vers La Rochelle « manquant d'eau et de vivres » se fait dans un climat d'extrême tension où éclatent les frustrations d'un équipage épuisé, divisé et sans perspectives de véritables profits : le contremaître, trois matelots et un volontaire de l'équipage rouent de coups le nouveau capitaine qui tentait de les empêcher de dépouiller les prisonniers anglais, épilogue d'une campagne ratée.

Jacques Péret

☛ *La Rochelle*, *New York*

Le Sage François (?-1694)

Vers 1664, on trouve un Le Sage servant comme matelot sur un navire hollandais aux Antilles. Est-ce le même personnage ? Il serait alors apparenté aux capitaines Toussaint et Salomon Le Sage qui avaient fait la course pour la *WIC* contre les Anglais durant les années 1650. Cela n'empêche pas, comme le suggère Raynald Laprise, l'existence d'une filiation française et plus précisément bordelaise, selon ce qu'en dit le gouverneur de Cayenne. En novembre 1682, François Le Sage croise près des côtes honduriennes avec 50 hommes en compagnie des capitaines Laurent de Graffe et Michel Andresson. Au retour de Veracruz, il perd son navire sur la

côte de Cuba mais réussit à sauver son équipage sur une chaloupe. Toujours présent aux côtés de de Graffe, il participe au combat qui oppose les Français à trois vaisseaux de guerre sortis du port de Carthagène (23 décembre 1683). C'est « le plus grand voleur, scélérat et cruel qu'il y ait au monde » dit de lui Tarin de Cussy. Au début de 1684, Michel Andresson lui laisse son navire, le *Tigre,* de 30 canons et de 130 hommes. Le Sage croise le long de la côte de Caracas avant de faire embarquer une soixantaine d'anciens flibustiers de la *Trompeuse* à l'Île-à-Vache. Au Petit-Goave, il renseigne le capitaine Beaujeu et Cavelier de La Salle à propos de l'embouchure du Mississippi. Dans son journal, l'ingénieur Minet, qui participe à l'expédition, écrit que Le Sage avait déjà cherché à fonder un établissement sur ce littoral, vingt années auparavant, étant au service des Provinces-Unies. En juin 1685, il vient, avec 200 hommes, faire des vivres à New York dans le but de passer à la mer du Sud. Il se taille une réputation de pirate le long des côtes de Nouvelle-Angleterre : non content de ne pas rembourser ses dettes, il enlève des barques et va jusqu'à jeter l'équipage d'un bateau à la mer. Au retour de ce voyage, il secourt le capitaine Michel Andresson qu'il embarque à son bord avec une grande partie de son équipage. Après avoir vainement tenté de franchir le détroit de Magellan, il écume le golfe de Guinée en forban, faisant deux riches prises sur les Néerlandais. Andresson prend le commandement de l'une d'entre elles. Il désarme à Cayenne en mai 1686 avec la permission de Pierre Sainte-Marthe de Lalande, gouverneur de la petite colonie. Il monte alors une prise hollandaise, la *Concorde* de Flessingue, de 32 canons et de 143 hommes, chargée de quantité de poudre d'or et de morfil. Ses flibustiers clament publiquement qu'ils sont des forbans, que leur commission est vieille de deux ans et n'est en fait qu'une permission de six mois pour la pêche. Le Sage vend sa frégate pour 3 700 l-t payées comptant par le négociant Fontaine et Messieurs de Sainte-Marthe, Ferrolles et Mondésir, les principaux officiers de la Guyane. En apprenant cette scandaleuse opération, le Roi rappelle immédiatement le sieur de Sainte-Marthe. De son côté, Le Sage regagne Saint-Domingue avec 80 hommes sur le brûlot le *Favori* qu'il cède à Michel Andresson. En 1688, Tarin de Cussy fait une surprenante révélation : Le Sage serait au Port-Louis au service de la Compagnie des Indes orientales. Il revient à Saint-Domingue au début de la guerre de Succession d'Espagne et participe en 1694 à l'expédition contre la Jamaïque. S'étant avancé dans les terres en direction de Spanish town à la tête d'un parti de flibustiers, il est tué devant une maison fortifiée avec 40 Frères de la côte.

Jacques Gasser et Philippe Hrodej

☛ Andresson, *Bordeaux*, Graffe, Flessingues, Flibustiers, Frères de la côte, *New York, Petit-Goave,* Tarin de Cussy, *WIC*

Le Testu Guillaume (v. 1509-1573)

Pilote de renom, capitaine de navire et cartographe, Guillaume Le Testu – également appelé Têtu – serait né dans la bourgade qui donna naissance au Havre quelques années plus tard. Formé à l'École de Dieppe, il part pour le Brésil en 1550-1551, afin d'y reconnaître et d'y cartographier les côtes. Il est en cela commissionné par le roi de France Henri II. À son retour, il commence à réaliser son célèbre atlas, la *Cosmographie universelle*, qu'il dédie, en 1556, à l'Amiral Coligny, dont il intègre la clientèle : c'est un recueil de 56 cartes qui non seulement font état des connaissances géographiques de l'époque, mais qui reflètent surtout l'étendue des voyages que leur auteur a réalisés depuis les années 1540. C'est un outil de première importance qui a vraisemblablement aidé Coligny à définir sa géostratégie atlantique. En 1557, il conduit une expédition en direction de la baie de Rio de Janeiro, avec l'objectif de renforcer la colonie que Villegagnon y a fondée deux ans auparavant (France Antarctique). Si Le Testu a très certainement pratiqué la guerre de course durant les années 1550, on le voit s'adonner

à la piraterie dès le début des années 1560, le bassin Antilles-Caraïbes constituant l'une de ses principales zones d'opérations. En 1567, il prend fait et cause pour les huguenots et défend leurs intérêts sur les mers. Il est toutefois capturé par les Espagnols. On le retrouve en effet emprisonné dans les Flandres en 1570 : accusé, avec raison, d'avoir attaqué et pillé plusieurs de leurs navires. Le roi de France, par la voix de son ambassadeur, demande sa libération à Philippe II. Les accusations dont Le Testu font l'objet sont qualifiées de « pure calomnie ». Il est retenu dans des conditions jugées indignes : « ils le laissent mourir de faim dans la prison », écrit à ce titre l'ambassadeur de France. Charles IX pèse de tout son poids dans l'affaire, en déclarant que si l'intéressé vient à décéder en prison, il en sera « très mécontent et aur[ait] une juste raison d'être très indigné ». Philippe II finit par céder et Le Testu est finalement gracié en 1571. Le Normand déteste les Espagnols : sa conversion probable au protestantisme et les mauvais traitements qu'il a subis renforcent la haine qu'il leur porte. Il jure de se venger. Il repart aussitôt pour les Antilles et reprend ses activités de pirate et de contrebandier (commerce interlope). Il s'allie peu après à Francis Drake, avec l'objectif de monter une expédition commune pour s'emparer des richesses péruviennes (or et argent) qui transitent par le Darien. Il meurt en 1573, non loin de Nombre de Dios, dans l'attaque d'un convoi de mules, qui venait de quitter Panama, chargé de métal précieux.

Maître de navire, Gérald Testu (ou Le Têtu) est vraisemblablement l'un des enfants ou l'un des neveux de Guillaume Le Testu, avec lequel il ne faut pas le confondre. Il est fort probable qu'il appartienne à l'Église réformée. Outre la piraterie, il pratique la contrebande aux Canaries et en Amérique. Parmi ses faits d'armes, on compte la prise du navire d'un lieutenant de Pedro Menéndez de Avilés, considéré comme le bourreau des Français en Floride (1565). Parmi les très rares informations le concernant, on sait qu'il revient au Havre-de-Grâce en juin 1571, avec la *Comtesse*, un navire de 160 tx : il ramène alors de son expédition dans les Antilles quelque 6 000 « cuirs du Pérou », 35 à 40 l-t d'or, quelque barils de casse, 3 pièces d'artillerie en bronze, du fer et un petit navire de 40 canons à 45 tx, qui est vendu dans les mois suivants. Par l'entremise de leur ambassadeur, les Espagnols parviennent toutefois à saisir l'essentiel des marchandises, afin de les rendre à leurs propriétaires, à l'exception de l'or qu'ils n'ont pu retrouver. Gérald Testu a pourtant essayé de conserver son butin, en présentant à la justice de fausses factures, qui devaient attester du fait qu'il avait acheté l'ensemble des biens… à des Espagnols !

Mickaël Augeron

☛ Coligny, Drake, *Le Havre*, Menéndez

Le Tourneur François Thomas (1730, Granville-22 septembre 1814, Granville)

Le Tourneur fait l'essentiel de sa carrière comme corsaire ou à la grande pêche, et enfin comme officier du Roi sur des bâtiments armés dans ce port. Il est issu d'une famille de marins (un Thomas Le Tourneur apparaît déjà sur le corsaire le *Patriarche* en 1723). Son premier embarquement date de 1746, durant la guerre de Succession d'Autriche, sur le corsaire la *Revanche* (200 tx) du capitaine Joseph François Hugon du Prey et portant 34 canons, 200 fusils et 250 hommes d'équipage. Une dizaine de prises est réalisée. Dès l'année suivante, il est enseigne sur le bien plus modeste *Vaillant* ou *Volontaire* (30 tx), portant seulement 4 canons et 44 hommes. Le capitaine Régnier, considéré comme un incapable, est vite pris et Le Tourneur reste prisonnier deux ans en Angleterre. À la paix, il effectue cinq campagnes sur des terre-neuvas de 1750 à 1755 ; lors de la dernière, il commande pendant quatre mois le *Charles François*, son capitaine étant décédé en mer.

Après avoir « effectué son temps » dans la Marine royale en 1756 (il est pilote à Brest sur une gabarre), il devient, en avril 1757, second

sur le corsaire la *Mesny* (300 tx, 24 canons, 277 hommes) dont il doit là aussi assumer le commandement après quelques semaines en raison de la mort de son capitaine; la campagne de six mois essentiellement au large des Sorlingues est très fructueuse: cinq prises sont réalisées dont le corsaire guernesiais le *Prince-Edward*. Après une campagne antillaise sous les ordres de Maximin de Bompar (1758 et 1759), et malgré son brevet de capitaine obtenu en 1760, on ne lui confie au retour qu'un «mauvais petit corsaire», le *Chevalier d'Artezay* (35 tx, 4 canons, 45 hommes), armé par Jacques Renaudeau. Sans surprise, il doit tenir tête à deux corvettes anglaises beaucoup plus rapides en janvier 1761. Il reste prisonnier durant vingt-sept mois. Il renoue avec la grande pêche au retour de la paix et fait le relevé des côtes et points de mouillage de Terre-Neuve, ce qui n'avait encore jamais été entrepris. Il adresse à Choiseul un mémoire qu'il signe comme venant d'un «simple pêcheur». Le Ministre le charge alors d'effectuer un travail systématique de prospection dans ces parages. En 1775, à la demande du ministre Sartine, il affrète pour approvisionner les Îles du Vent mais y perd une bonne partie de son capital. Le prix qu'il tire de sa cargaison ne couvre pas les frais engagés.

Lors de la guerre d'Amérique, il devient capitaine de brûlot, et est chargé d'une mission (infructueuse) de reconnaissance de la flotte anglaise peu avant la bataille d'Ouessant. Il reçoit alors le commandement d'un cutter, ex-bâtiment corsaire anglais appartenant à la Marine royale, le *Pilote des Indes*, basé à Granville, pour servir d'escorte en Manche et de chasseur de corsaires. S'il n'est plus juridiquement corsaire – il signe tous ses documents comme «commandant de la corvette du Roi le *Pilote des Indes*» – son statut en est bien proche: ne touchant aucun appointement, il assure la solde de ses hommes et l'approvisionnement de son bâtiment, en échange d'une part d'un tiers sur les prises, le Roi lui fournissant seulement le bâtiment et l'armement lourd (10 pièces de 4 et 12 pierriers), le tout pour une valeur de 12947 l-t. Cet armement mixte pourrait être fort original puisque selon Anne Cahierre, Le Tourneur s'est porté adjudicataire d'un tiers du bâtiment lors de sa vente faite à Brest. Cela lui permet en tout cas d'apporter des améliorations significatives à sa mâture et son gréement. Seule force de la marine à Granville, Le Tourneur sauve plusieurs bâtiments marchands malmenés par des corsaires anglais et est félicité par M. de la Touche-Tréville, inspecteur de la Marine. Il participe aux vaines tentatives d'invasion de Jersey par le prince de Nassau en 1779, puis par le marquis de Rullecourt en 1781. Son second, Jean-Julien Ganne, s'empare en août 1780, à l'abordage, de deux corsaires anglais, le *Renard* et le *Bennett*, embusqués dans les îles Chausey. Lui-même capture le corsaire anglais le *Non Such* en octobre 1782.

Sur le *Pilote*, Le Tourneur se montre un remarquable maître d'apprentissage et forme en deux ans nombre d'officiers bleus qui deviennent pour la plupart capitaines corsaires: Jean de Lalun, Jean-Julien Ganne de Basserue et Jean-Baptiste Vallée; ainsi que quatre novices ou volontaires qui feront de belles carrières comme capitaines de vaisseau dans les marines républicaine et impériale: Jean Lhermitte, Louis Épron de la Horie, Auguste Louvel et Jacques Regnault. Tous ces jeunes marins sont originaires du triangle Granville, Saint Malo, Coutances. Simultanément, Le Tourneur se fait armateur de petits corsaires (le plus souvent à demi avec des armateurs de Saint-Malo), notamment le *Glorieux* et le *Comte de la Luzerne*, sans pour autant y trouver la fortune.

À la paix, il commande le lougre le *Courrier*, escortant les morutiers de Granville et devient enfin lieutenant de vaisseau à l'occasion de la réforme Castries de 1786, sur le cutter le *Goéland* sillonnant la zone Brest, Terre-Neuve, Antilles. Il est décoré de la croix de Saint-Louis en 1786. Malheureusement trop âgé pour bénéficier des promotions rapides des années révolutionnaires, il cesse de naviguer en 1792 mais devient maire de Granville de 1800 à 1805, recevant à 73 ans «une écharpe d'honneur» du Premier Consul pour avoir brillamment dirigé la défense de sa

ville et repoussé les canonnières anglaises venues bombarder le port. Le Tourneur est un homme modeste mais un grand marin, un excellent corsaire, un efficace capitaine de grande pêche et un très respectable officier de la Marine royale. S'il était né dix ans plus tard, à quelle carrière n'aurait-il pas pu prétendre lorsque la Révolution fit sauter les verrous sociaux? Il était exactement le type de marins que recherchait la jeune République : à titre de comparaison, son successeur sur le *Pilote des Indes*, Jean-Baptiste Nielly, encore sous-lieutenant de vaisseau en décembre 1791 est contre-Amiral vingt-trois mois plus tard. Il n'en demeure pas moins que Le Tourneur est le formateur de bon nombre de futurs officiers normands qui eurent la chance de faire leur carrière au mérite et non par leur naissance. Il fut marié avec Marguerite de la Houssaye (1769), fille de Pierre, capitaine corsaire granvillais, puis en secondes noces avec Françoise Jeanne Le Craicq (1780).

André Di Ré

☛ *BREST*, ÉPRON, *GRANVILLE*, HUGON, LHERMITTE, *SAINT-MALO*

LEVASSEUR FRANÇOIS (?, Cogners [Maine]-1652)

Levasseur, seigneur de René, de Boisdouflet et des Lettres, serait arrivé aux Antilles comme capitaine de corsaire et se serait établi à Saint-Christophe dans les années 1620, c'est-à-dire avec la première vague de colonisation. Compagnon d'Esnambuc et de Poincy, il commande une compagnie de milice avant d'être nommé directeur des fortifications par ce dernier. D'aucuns, comme le père Le Pers, affirment que c'est pour éviter de passer pour le protecteur des hérétiques que le commandeur de Poincy envoie Levasseur prendre le contrôle de la Tortue, en 1640. C'était aussi le moyen de se débarrasser des huguenots de Saint-Christophe. En même temps qu'est négociée la liberté de conscience, il est prévu que les profits tirés de la course seront partagés entre les deux hommes. Levasseur gagne le Port-Margot, sur la côte Nord avec une quarantaine de coreligionnaires. Grâce au soutien de boucaniers, il prend possession de l'île, en chassant les Anglais qui y régnaient en maîtres depuis une année. L'ingénieur fortifie immédiatement certains points dont Basseterre, protégée par un petit fort bâti sur une plateforme rocheuse. En 1643, Levasseur repousse une attaque espagnole de six navires et 600 soldats dont un tiers aurait été mis hors de combat. À la suite de cette victoire semble-t-il, sa façon de gouverner devient tyrannique, qu'il s'agisse de questions religieuses (en persécutant les catholiques et clamant ne tenir sa colonie que de Dieu) ou financières (il impose un régime de taxes particulièrement lourd aux habitants). Cette version des faits ne doit pas faire oublier que plusieurs dizaines d'engagés sont alors recrutés en France, tandis que les boucaniers de la Grande Terre ont des relations suivies avec la Tortue. L'île est un refuge, le huguenot a bien l'intention d'en faire une colonie de peuplement en faisant venir des familles. Pour autant, il ne néglige pas les flibustiers. Comme le remarque Du Tertre, « dès que les aventuriers avaient fait une prise, au lieu de l'emmener dans les Isles, & d'être deux ou trois mois en chemin, ils la mettaient dans le havre de la Tortue, & dès le lendemain, ils étaient à l'embouchure des rivières & des ports de Saint-Domingue ». Ces propos autorisent plusieurs conclusions. Il s'agit bien d'une petite course sans grands moyens. Les flibustiers résident sur la Grande Terre.

De telles agressions expliquent l'expédition de 1643. Levasseur est celui qui a fait de la Tortue le lieu de liquidation de ce menu butin. Si sa patache de 80 tx environ lui sert surtout à faire des rotations avec la France, il entretient un corsaire commandé par Robert Martin, qui rafle des Indiens sur les côtes de Campêche, vendus ensuite comme esclaves sur l'île. Les conditions exactes de sa mort sont douteuses. Deux de ses lieutenants l'assassinent en 1652, soit pour libérer l'île, soit parce qu'il aurait abusé, à plu-

sieurs reprises, d'une « très belle garce » entretenue par le nommé Thibault.

Philippe Hrodej

☛ BOUCANIER, FLIBUSTIERS, *LA TORTUE*

LEVASSEUR OLIVIER DIT *LA BUSE*
(?, Calais-7 juillet 1730)

Ce forban est l'un des rares Français à s'illustrer pendant l'âge d'or de la piraterie. Il fait partie des pirates dont le repaire est l'île de la Nouvelle-Providence aux Bahamas. En 1716, il terrorise la mer des Antilles en compagnie du capitaine Benjamin Hornigold. Il commande alors une barque de 8 canons nommée le *Postillon* avec 80 à 90 hommes, presque tous Français. Mais Hornigold, refusant de prendre sur les sujets de Sa Très Gracieuse Majesté, est remplacé par le capitaine Samuel Bellamy. Avec son nouvel associé, le capitaine La Buse fait plusieurs prises dans les îles Vierges dont un vaisseau français à l'île de Sainte-Croix qui venait du Canada chargé de farine et de poisson. Les deux compères se séparent à l'île Blanche le 19 janvier 1717. En juillet, La Buse se saisit du navire du capitaine Frost dans les eaux américaines.

Après la perte de leur sanctuaire de la Nouvelle-Providence en 1718, La Buse prend la route des mers d'Orient avec d'autres irréductibles. En mai 1719, il entre dans la rivière de Sierra Leone où il rencontre un autre compagnon : le capitaine Thomas Cocklin, commandant le *Rising Sun*, de 25 hommes. La compagnie est renforcée peu de temps après par un troisième acolyte, le capitaine Howell Davis. Ils prendront ensemble le 1[er] avril 1719 le négrier anglais *Bird galley* dont le capitaine, William Snelgrave, laisse une intéressante relation de sa captivité. Le 22 avril suivant, le *Saint-Antoine* de Saint-Malo de 120 tx, capitaine Claude-André Clinet de Vitry, tombe à son tour aux mains des pirates. Seule l'intervention de la Buse sauve le Malouin d'une mort atroce. Pour n'avoir pas assez vite amené son pavillon, les hommes de Thomas Cocklin « lui mirent une corde au cou et le hissèrent plusieurs fois au bout de la grande vergue de sorte qu'il était presque mort. Heureusement pour lui, le capitaine La Buse arriva sur ces entrefaites et lui sauva la vie, raconte William Snelgrave. Il fut même si indigné du cruel traitement que ces barbares avaient fait à son compatriote qu'il jura que dorénavant, il ne voulait plus avoir de commerce avec de si impitoyables scélérats ». Pour l'apaiser, le navire et les prisonniers français sont laissés à sa garde. Les pirates, deux semaines plus tard, embarquent l'équipage négrier dans un petit bâtiment anglais qui le ramène à Jersey.

Après avoir doublé le cap de Bonne Espérance, La Buse perd son vaisseau la *Reine des Indes,* de 28 canons et de 90 hommes, à l'île de Mayotte. Mais il est secouru par les capitaines Edward England commandant le *Victory* et John Taylor sur le *Fancy.* Ces deux derniers prennent dans la rade d'Anjouan, le 27 août 1720, la *Cassandra* de l'East India Company, capitaine James Mackaw. Pour avoir montré beaucoup trop de complaisance envers son compatriote, Edward England est déposé de son commandement et abandonné à l'île Maurice par son équipage. La Buse hérite de son vaisseau Le *Victory.* De retour d'une croisière sur les côtes de l'Inde, les capitaines Taylor et La Buse s'emparent, le 26 avril 1721, dans la rade de Saint Denis à l'île de la Réunion, d'une très riche prise portugaise drossée à la côte par un ouragan : la *Nossa Senhora do Cabo (Vierge du Cap)*, commandée par le vice-roi de Goa, le comte d'Ericeira. L'archevêque de Goa est également présent. Cette capture exceptionnelle est à la base du mythe d'un fabuleux trésor et du cryptogramme permettant de le découvrir. Les pirates enlèvent encore, le 30 décembre 1721, un vaisseau de la Compagnie des Indes, la *Duchesse de Noailles* (capitaine Platel). La Buse se retire ensuite à Madagascar. En 1729, alors qu'il fait office de pilote dans la baie d'Antongil, au nord-est de l'île, escale des navires de la *VOC,* base flibustière et lieu de départ pour les razzias d'esclaves sur le continent africain, il est reconnu par le capitaine d'Hermitte,

commandant la *Méduse* de la Compagnie des Indes orientales. Capturé par surprise, il est jugé et pendu à l'île de la Réunion, avec 17 de ses hommes.

Jacques Gasser

☛ BELLAMY, *CALAIS*, DAVIS, ENGLAND, HORNIGOLD, JERSEY, *MADAGASCAR*, *NEW PROVIDENCE*

LÉVESQUE DE LA SOUCTIÈRE ANDRÉ, DIT *LA SOUCTIÈRE-LÉVESQUE* (2 octobre 1668, Granville-5 septembre 1772, Saint-Malo)

Lévesque de la Souctière est issu d'une famille d'armateurs et de capitaines renommée. Son père, Jean-François Beaubriand-Lévesque est lui-même capitaine et armateur. Sa mère, Jeanne Baillon, appartient à une autre grande lignée de capitaines et d'armateurs granvillais. André est le frère de Jean Beaubriand Lévesque, capitaine de frégate légère et corsaire du Roi, et d'Antoine, autre capitaine corsaire granvillais. Il s'installe à Saint-Malo vers 1697 pour gérer des armements à destination de Terre-Neuve. En 1705, il épouse Anne Servane Le Fer de la Motte, fille d'armateur, avec laquelle il a quatre enfants. Il décède à l'âge de 104 ans. Il avait perdu une jambe dans un combat dont les circonstances demeurent encore inconnues.

André La Souctière-Lévesque commence sa carrière en naviguant sur les morutiers de son père. Pendant la guerre de la Ligue d'Augsbourg, puis commence son activité corsaire en 1691 sur le *Jeune Homme*, une frégate corsaire de 150 tx que son frère, Jean Beaubriand-Lévesque, avait enlevée aux Zélandais l'année précédente. Au cours de cette campagne, il accomplit huit prises. Fort de ses succès, il repart pour une seconde campagne corsaire sur le *Jean de Grâce*, autre frégate de 150 tx appartenant à son père. Sa croisière, qui le mène cette fois jusqu'en Espagne, se solde par cinq prises qu'il conduit à Brest, Saint-Malo et Granville. En 1695, lorsque son frère, Jean Beaubriand-Lévesque, devient corsaire du Roi aux commandes d'un vaisseau de 3e rang, le *Fortuné* (52 canons et 350 hommes), il devient son second. En compagnie du *François*, autre vaisseau du Roi armé de 48 canons et commandé par René Duguay-Trouin, ils partent croiser en direction du Spitzberg, un archipel norvégien, pour faire la guerre aux baleiniers hollandais. La campagne ne se déroulant pas comme prévu, ils en sont réduits à chasser du côté des Orcades. Cette campagne de course, improvisée par les deux corsaires du Roi, s'avère pourtant heureuse, puisque les deux navires reviennent à Port-Louis à la mi-octobre avec trois belles prises (armées de 58, 56 et 38 canons) de la Compagnie anglaise des Indes, ce qui fait dire à Duguay-Trouin dans ses mémoires : « La richesse de ces trois vaisseaux produisit à mes armateurs plus de vingt pour un pour cent de profit, malgré les grands pillages que les équipages y firent… ». André Lévesque, impliqué dans ces pillages, est mis aux arrêts en décembre 1695 dans la citadelle de Port-Louis. Une grâce du Roi, délivrée le 23 mai 1696, permet heureusement sa libération. Il s'établit alors à Saint-Malo pour y gérer, en association avec son père et ses frères, des armements morutiers à destination de Terre-Neuve, mais aussi au commerce à destination de Cadix, Saint-Domingue et les mers du Sud. Lorsqu'une guerre éclate, il lui arrive encore d'armer quelques bâtiments en course. Sa maison d'armement étant prospère, il obtient un anoblissement, dont on ne connaît pas la date.

Michel Aumont

☛ BEAUBRIAND-LÉVESQUE, *CADIX*, DUGUAY-TROUIN, *GRANVILLE*, *SAINT-MALO*

LEVEILLEY PIERRE-FRANÇOIS (1764, Cherbourg-26 décembre 1803)

Pierre-François Leveilley est le fils de Jean-Nicolas et de Marie-Françoise Godebout. Les débuts de sa carrière demeurent incertains. Il entre jeune dans la marine de commerce : en 1785, il est lieutenant et maître à 50 l-t par mois sur le *Désiré*, un brigantin à destination

du Cap-Français. Au moment de la déclaration de la guerre au « roi de Bohême et de Hongrie », en avril 1792, il est capitaine sur le *Cap français,* qui se rend dans ce même port de Saint-Domingue. Il entre ainsi dans les registres des officiers non entretenus, depuis le grade d'enseigne jusqu'à celui de capitaine de frégate. Ce rang lui permet d'épouser la fille d'un capitaine de vaisseau, le nommé Pillet qui commande le corsaire le *Chéri*. Devenu veuf, il se remarie avec Anne-Elizabeth Leroux, fille d'un riche armateur, lequel est lié aux Crucy par ses autres filles. En un mot, le Normand s'établit à Nantes. Suivant l'exemple de son premier beau-père, il prend le commandement du corsaire la *Vengeance*, un cutter mâté en brick, de 220 tx avec 15 canons, bâti à l'île de Wight. Durant le mois de novembre 1795, il s'empare d'au moins quatorze navires ennemis. Le transport de troupes l'*Elisa* de 400 tx est mené à Flessingue. Devant Yarmouth, deux prises sont réalisées, chargées de charbon, tandis que la *Duchesse d'York* est arraisonnée à son tour avec une cargaison de munitions et de vivres ainsi que 75 hommes de troupes : 130 prisonniers en tout, de quoi échanger, écrit-il à son armateur, « quelques braves Français qui reviendront dans leur patrie ». Au retour, la *Vengeance* est attaquée par trois cutters britanniques, non loin d'Ostende. « Ils étaient fort maltraités, leurs voiles étaient à jour. Jugez du feu que j'ai fait faire puisque mon canon de 12 a tiré 53 coups », dit encore le capitaine. Et dans le lyrisme qui caractérise cette époque, il ajoute : « Tous les officiers et l'équipage ont montré un courage et un sang-froid dignes des Républicains français ; et quand nous étions assez près des esclaves de George pour en être entendus, nous les glacions par le cri chéri de Vive la République ! » Les prisonniers, assure le capitaine, ont été bien traités et aucun droit de pluntrage n'a été exercé à leur encontre, semble-t-il. Quittant Ostende, la *Vengeance* rencontre un convoi anglais à la hauteur de l'île de Wight, le 13 mars 1796. Parmi les dix prises, six sont expédiées au Havre dont une doit être incendiée. Des quatre restantes, la *Fortitude* de 400 tx est chargée de sucre, de rhum, de coton et de bois de campêche, quant au *Friendship* de 550 tx, il porte également une cargaison de valeur. Néanmoins, ces deux navires sont repris avant d'avoir pu gagner Nantes.

Le 4 juin, après deux mois passés au port, Leveilley appareille depuis la rade de Mindin. Cette nouvelle campagne a un rayon d'action beaucoup plus large, la mer des Antilles couvrant toute la zone de chasse. La présence du corsaire nantais est signalée à Saint-Thomas et à La Havane. Durant les douze mois que dure cette croisière, treize prises sont enregistrées. Parmi elles se trouvent deux goélettes portugaises, le sloop anglais l'*Isabella* de Liverpool avec une charge de café, de coton et de morphil, le *Saint-Pierre*, ex-*Trois-Couleurs*, estimé à 240 000 fr. avec sa charge de morues sèches, et l'américain l'*Anomach*, avec le produit de sa pêche. Ayant quitté Cuba le 22 février 1797, la *Vengeance* entre dans la Loire trois mois plus tard, le 29 mai. Le 5 octobre, le cutter lève l'ancre. Le *Brunehall* de 400 tx est envoyé à Paimbœuf avec ses bois de construction et de mâture. Un convoi de soixante voiles fournit l'occasion de trois prises supplémentaires dont les *Trois Sœurs*, venant de Québec, portant 60 passagers. Un rude combat contre un corsaire britannique, le refus de l'équipage de poursuivre le combat, obligent Leveilley à relâcher à Brest. Dix hommes sont morts, douze sont blessés. Son bâtiment ayant besoin de sérieuses réparations, il s'embarque sur le *Coureur* de Lorient et, selon le *Moniteur* du 20 brumaire an VI (10 novembre 1797), capture deux navires, l'un avec du charbon, l'autre avec du sel. Mais il tombe à son tour entre les mains ennemies, réussissant assez rapidement à s'évader d'Angleterre.

L'attend sur ses cales un bâtiment flambant neuf, dont la construction a été lancée par ses beaux-frères, les citoyens Crucy. Mais Leveilley ne parvient pas à convaincre le Ministre d'acheter la *Psyché*, de 750 tx, 26 canons et 10 caronades. Ayant obtenu un congé, il monte alors le *Papillon*, de 14 canons et 123 hommes. Parti le

10 mars 1799, il arraisonne vingt jours plus tard la *Fanny* de Salem de 160 tx estimée à Nantes à 120 000 fr. Son congé étant prolongé, Leveilley reprend le commandement de la *Vengeance*, expédiant quatre prises, trois anglaises et une portugaise, sans doute à La Rochelle. La *Psyché* ayant pu être armée avec des capitaux en partie bordelais et son propre intéressement, Leveilley peut reprendre la mer. L'équipage se compose de déserteurs et de matelots suspectés de chouannerie pour un sixième, le restant résultant d'hommes non classés. Seuls l'état-major et la maistrance sont constitués de marins inscrits. Le 28 février 1800, au large des Açores, la *Psyché* réalise sa première prise. D'autres suivent, huit en tout, dont l'*Alfred* de Londres et le *Wittewort* bientôt repris. À Sainte-Croix de Ténérife, le corsaire français doit affronter la *Métisse*. Leveilley accepte le combat pour protéger deux prises portugaises qui naviguent de conserve avec lui. Il gagne finalement le port de Sainte-Croix d'où il rayonne, capturant également trois navires au passage. Malgré les difficultés à écouler les marchandises, l'obligation de les porter en France pour la majeure partie, étant prohibées en Espagne, les reliefs sont dignes d'intérêt. Balguerie, armateur bordelais, parle de campagne déficitaire, mais les deux tiers nets revenant aux intéressés s'élèvent à 445 253 fr. Pierre-François Leveilley survit de moins d'une année à la rupture de la paix d'Amiens. Celui qu'on nomme le Jean Bart de Cherbourg décède le 4 nivôse an XII (26 décembre 1803), laissant derrière lui un fils.

Philippe Hrodej

☛ BREST, BORDEAUX, FLESSINGUE, LA ROCHELLE, NANTES, OSTENDE, SALEM, WIGHT

L'HERMITE OU LHERMITE PIERRE-LOUIS
(20 décembre 1761, Dunkerque-22 mars 1828, Dunkerque)

Pierre-Louis L'Hermitte, fils du capitaine au commerce Simon et d'Isabelle Naninck, est embarqué comme mousse à 8 ans et demi sur la *Sainte-Marie* de Dunkerque, commandée par son père, de Dunkerque à Marseille (août 1770-mai 1772). Pilotin, le 19 janvier 1772, il embarque sur la *Notre-Dame de Grâce*, toujours à Dunkerque et pour la même destination (janvier 1776-mars 1777). Officier à la veille de la guerre d'Indépendance, il est second lieutenant le 24 octobre 1776, et mène une activité de corsaire durant le conflit. Second lieutenant sur le corsaire dunkerquois la *Fleur de Mer* de 80 tx, une caiche achetée, forte de 70 hommes et 12 pièces de 4, armée par *Coppens, Caillez et Cie* et commandée par Pierre-Simon L'Hermitte (septembre-novembre 1778), puis sur la *Dunkerquoise* (mai 1779-octobre 1779), lieutenant sur la *Civilité* (novembre 1779-avril 1780), il devient second capitaine à bord du *Franklin* (avril-juin 1781). Pierre-Louis Lhermite commande la *Gloire* (20 juillet-15 août 1781), le *Courrier de Dunkerque*, de 70 tx (mai-juillet 1782), tous de Dunkerque. La *Gloire* (10 pièces de 4 livres, 61 hommes), armée par Coppens fils, est prise par les Anglais le 15 août 1781, après trois mois de course, ayant à bord plus de 3 000 £ de billets de rançon. Il est blessé au pied durant la guerre à l'issue de laquelle il continue de naviguer au commerce. Il est reçu pilote hauturier, à 21 ans (1er octobre 1782). Il met le cap vers Cette (Sète) sur l'*Entreprise* de Dunkerque (300 tx, armé par Michelon et Cie et sous pavillon autrichien), comme commandant (octobre 1782-septembre 1783) puis il est second (décembre 1783-juillet 1784) sur l'*Alexandre* de 260 tx, de Dunkerque (septembre 1784-novembre 1785). Par ordre du Gouvernement, il pose son coffre de second capitaine sur le *Louis XVI* en mission dans la mer glaciale pour la pêche à la baleine, pour deux campagnes (mars 1786-août 1787). Le 30 novembre 1787, il est reçu « capitaine, maître ou patron et pilote de navire, pour toutes sortes de voyages et navigations ». Il commande trois fois la *Nouvelle-Union*, de Dunkerque (mars 1788-février 1792).

Avec la Révolution, il passe dans la Marine de l'État comme lieutenant de vaisseau (8 juin

1793). Il embarque sur le *Tigre* de 74, à Brest, sous les ordres de Vanstabel, son ancien collègue (10 juillet 1793). Il y est « confirmé dans le grade de lieutenant de v[aisse] au 3e classe suiv[an]t lettre […] en date du 4 août ». Bientôt, « tiré des lieutenants de v[aisse]au 3e classe et fait capitaine de v[aisse]au 3e classe », il est toujours sur le *Tigre* dont il a pris le commandement à la date de sa promotion (25 octobre 1793). Il est attaché aux escadres de Morard de Galles et de Vanstabel. Il commande le vaisseau le *Gasparin* dans l'Armée navale de l'Océan qui sort sous les ordres du contre-Amiral Renaudin (septembre 1794-février 1795). La croisière du Grand Hiver est désastreuse, mais L'Hermite, marin d'expérience, parvient à regagner Brest avec son vaisseau. Il effectue une série de missions en mer du Nord comme commandant de la flottille de l'Escaut à Flessingue (mai-juin 1795). Il prend le commandement des frégates la *Poursuivante* à Dunkerque (juin 1795-octobre 1797), la *Coquille* à Brest (octobre 1797-mars 1798) et de nouveau la *Poursuivante* à Dunkerque (mars 1798-août 1802). Il quitte Flessingue, le 4 janvier 1802, à la tête d'une division navale et croise aux abords de Saint-Domingue. Il commande le *Duguay-Trouin*, de 82 canons (août 1802-février 1803), puis le *Duquesne* (20 février-9 mars) et de nouveau le *Duguay-Trouin* (10 mars). Il rétablit l'ordre sur le Petit-Goave, suite au soulèvement des Noirs, et détruit le fort et le bourg d'Arcanie. Il part pour la métropole (2 septembre) en repoussant une attaque anglaise en sortant du Cap-français (24 juillet 1803) et, en évitant une seconde, parvient à se réfugier au Ferrol, le 22 août 1804. Il fait halte à Gênes afin d'armer le vaisseau le *Génois* qu'il rapatrie à Toulon, dont il prend ensuite le commandement (octobre 1805-mars 1809). Il fait la campagne de Corfou, sous l'Amiral Ganteaume, pour ravitailler cette île (janvier-mars 1808). Il passe ensuite sur l'*Albanais* qu'il conduit de Toulon à Anvers (mars-août 1809). Il y commande bientôt les flottilles française et hollandaise (août-septembre) qu'il mène pour repousser le débarquement britannique contre l'île de Walcheren. Il repasse sur l'*Albanais*, le 13 septembre, puis redevient l'autorité des flottilles alliées (15 novembre 1809-15 décembre 1810). Le 23 novembre 1809, il est fait contre-Amiral. Sa marque est hissée sur l'*Albanais* (décembre 1810-mars 1811), à Anvers, puis sur le *Tilsitt* (mars-décembre 1811), vaisseau Amiral d'une division de l'escadre d'Anvers. Il est ensuite commandant général de la flottille de l'Ems, à Delfzyl (septembre 1811-avril 1812). Il passe sur le brick le *Mercure* à Hambourg (avril 1812-mars 1813). Il commande de nouveau la flottille de l'Ems, à Delfzyl (mars-mai 1813), puis la flottille de Hambourg, sur cette unité (juin 1813-mai 1814). Il est placé en non-activité le 1er juin 1814. Il redevient brièvement préfet maritime de Dunkerque durant les Cent-Jours. La Seconde Restauration l'admet le 9 décembre 1815 à la retraite (1er janvier 1816) pour avoir servi l'*Usurpateur*, avec une pension (de capitaine de vaisseau, ce qui est bien en-deça de son grade) de 1 832 fr. Commandeur de la Légion d'honneur (23 août 1814), chevalier de Saint-Louis, il meurt à Dunkerque, le 22 mars 1828, où les honneurs lui sont rendus. Sa veuve, Brigitte-Pétronille Spyns, réclame le 24 mai 1831 une augmentation de sa pension de 600 à 1 000 fr. Nous ignorons la suite donnée à cette requête. Il faut remarquer que sa carrière est souvent confondue avec celle de son homonyme, Jean-Matthieu-Adrien (1766-1826), baron, contre-Amiral et préfet maritime.

Olivier Corre

☛ *Brest*, Coppens, *Dunkerque*, *Flessingue*, *Gênes*, *Marseille*, Pavillons corsaires et pirates, *Petit-Goave*, Vanstabel, *Toulon*

LHERMITTE JEAN (1766, Coutances-1826, Plessis-Piquet)

Si le vice-Amiral Jean Lhermitte n'a jamais été « corsaire » proprement dit, il effectue l'essentiel de sa carrière au commandement de frégates et de divisions qui mènent des campagnes de course. On peut estimer le nombre

de prises marchandes qu'il réalise à plus de 150. Formé sur le cutter *Pilote des Indes* alors commandé par Thomas Le Tourneur, corvette du Roi opérant comme un corsaire, ce Normand connaît le baptême du feu à 14 ans lors de la prise à l'abordage de deux bâtiments corsaires anglais. Volontaire sur le *Northumberland*, il fait l'essentiel de la campagne de Grasse en Amérique (combat de Fort-Royal, bataille de la Chesapeake, combats de Saint-Christophe). Officier auxiliaire, il navigue sur différents petits bâtiments puis revient au commerce sur des bâtiments affrétés à Granville. Il intègre la Marine royale comme sous-lieutenant de vaisseau en 1787, et effectue plusieurs campagnes en Amérique. Il est nommé, au début de l'année 1793 second sur la frégate la *Résolue*.

Son premier commandement est la frégate *Tamise* (ex *HMS Thames*) qu'il mène dans la Manche pour deux missions de course d'État : la première dans le cadre d'une petite division aux ordres de Perrée, la seconde seul. Il réalise seize prises marchandes ou corsaires dont douze en neuf jours. Il participe à la campagne de Prairial an II et à la bataille du 1er juin 1794, la *Tamise* étant frégate du vaisseau Amiral. Fortement appuyé par Villaret-Joyeuse, il obtient alors le commandement de l'une des meilleures frégates françaises, la *Seine* de 44 canons, prototype réalisé sur les plans de Forfait. Commandant une petite division avec la frégate *Galathée* et deux corvettes, il dirige alors une campagne de course le long des côtes d'Irlande puis d'Écosse, réalisant quarante-sept prises mais pour la plupart de peu de valeur. Toutefois, bloqué par le gel et des avaries de gouvernail en Norvège, il perd 237 hommes sur les 883 que compte la division. Finalement, il appareille en mars 1795 avec trois prises en remorque, mais si la *Seine* rejoint Rochefort, la *Galathée*, poursuivie par les forces anglaises, heurte les récifs des Penmarch : il n'y a que 30 survivants.

Lorsque Sercey prépare son expédition à destination de l'océan Indien, au début de 1796, il harcèle le Ministre pour que Lhermitte soit de l'opération : la requête accordée, ce dernier commande la frégate la *Vertu* de 36 canons. Depuis l'Île de France, la division produit un nombre respectable de prises. Mais lors du combat des six frégates contre deux vaisseaux de ligne anglais, *Arrogant* et *Victorious*, près de Java, Lhermite est grièvement blessé. Les années suivantes, il effectue plusieurs campagnes de course, sillonnant l'océan Indien en solitaire. Lorsque Sercey doit renvoyer vers la France plusieurs de ses frégates en mal d'entretien et de réparation dont la *Vertu*, il garde Lhermitte pour commander la *Preneuse* de 40 canons, en bon état mais d'une marche assez médiocre. Cette frégate demeure la dernière force française officielle dans tout l'océan Indien tout au long de 1799. Après le piteux échec d'une tentative de campagne en compagnie de frégates espagnoles, lesquelles avaient refusé de coopérer, la *Preneuse* reprend la course pour deux campagnes. Lhermitte montre alors tout son talent en repoussant dans la baie de la Rivière Noire l'attaque de deux vaisseaux et deux corvettes anglaises. Il capture par surprise et simultanément deux lourds vaisseaux de la Compagnie anglaise des Indes (*EIC*) puissamment armés, le *Woodscott* et le *Raymond*. Ce sont ses plus belles prises.

Toutefois la disproportion de forces est trop importante dans la zone et la dernière campagne de la *Preneuse* connaît une fin désastreuse. Après avoir en vain combattu de nuit plusieurs petits bâtiments anglais en rade de Lagoa (aujourd'hui Lourenzo Marques) puis avoir affronté et mis en fuite le vaisseau de 64 *HMS Jupiter* dans une mer déchaînée : « le plus glorieux combat de la guerre » écrira Sercey dans son rapport au Ministre, la *Preneuse* de nouveau piégée par les forces anglaises de blocus, échouée dans la baie du Tombeau et presque totalement détruite, doit se rendre. Lhermitte, libéré sur parole une semaine plus tard, est accueilli en triomphe par les habitants de l'Île de France. À ce moment, sa popularité locale égale celle d'un Surcouf ou d'un Dutertre. Louis Garneray, aide-pilote, fasciné

par son commandant, nous a laissé une relation détaillée de cette campagne malheureuse. La fin de son récit devient néanmoins invraisemblable lorsqu'il (ou plutôt quelque éditeur du XIX[e] siècle en mal de sensationnel) raconte le prétendu empoisonnement de Lhermitte par un espion anglais. En réalité, Lhermitte était déjà malade lors de la dernière campagne de la *Preneuse*, atteint par une maladie nerveuse tropicale contractée lors d'un séjour à Batavia. Il en souffrira le reste de sa vie, paralysé lors de crises périodiques ; ceci le conduit à renoncer à naviguer après 1809.

Sur parole, il doit attendre plus d'un an à l'Île de France avant de faire l'objet d'un échange. Il incite ses meilleurs hommes (dont Garneray), rescapés de la *Preneuse,* à rejoindre Surcouf en partance sur la *Confiance* vers sa campagne la plus glorieuse. Revenu en France, il est reçu en audience officielle par le Premier Consul qui le donne comme l'exemple de ce qu'il attendait d'un officier, le qualifiant de « Brave », terme qui lui vaudra d'être fréquemment désigné comme « Lhermitte, le Brave ». Lhermitte se fait remarquer en apportant nombre d'améliorations techniques au vaisseau le *Brutus*, dont il est le commandant et qui est en finition à Rochefort. En outre, la façon dont il forme son équipage suscite l'admiration de toute l'escadre, comme en témoigne le vice-Amiral Grivel dans ses mémoires. Cumulant les fonctions de capitaine de pavillon et de chef d'état-major général de Truguet dans l'escadre de Brest, il connaît une courte disgrâce au moment de la révocation de son chef pour cause politique. À la fin de 1805, il commande l'une des quatre divisions envoyées en course : le vaisseau le *Regulus*, deux frégates et deux corvettes. Il sillonne les côtes d'Afrique de l'Ouest, effectuant vingt-six prises portant 270 canons et estimées pour une valeur de 10 millions et 570 prisonniers : résultat très supérieur à ceux de Willaumez ou de Leissègues dotés, eux, d'escadres nettement plus importantes. Il rejoint les côtes d'Amérique du Nord où il subit coup sur coup deux ouragans qui dispersent sa division : Lhermitte doit revenir avec le seul *Regulus* après avoir déployé tous ses talents de navigateur et de manœuvrier pour échapper à la croisière anglaise. Promu contre-Amiral en 1807, il exerce durant quelques mois le commandement de l'escadre de Rochefort avant de renoncer en raison de sa maladie. Le ministre Decrès le nomme commissaire impérial du Conseil de guerre devant juger quatre capitaines à la suite du désastre des brûlots de l'île d'Aix. Lhermitte s'y montre sévère et aux ordres du ministre dans ce qui est regardé comme un semblant de justice. Cela lui vaut sans doute la préfecture maritime de Toulon, de 1811 à mars 1815.

Bien que parfois très malchanceux, Jean Lhermitte est un capitaine de frégate d'exception, l'un des plus admirés par ses pairs et respectés par ses équipages. Il est la preuve qu'il est possible de former des marins efficaces, aptes à faire jeu égal avec les bâtiments de la *Royal Navy* dès lors qu'une campagne est assez longue pour permettre de rôder les hommes. Comme nombre de ses homologues, capitaines de talent, il ne joue aucun rôle en tant qu'Amiral, le blocus anglais étanche interdisant après Trafalgar toute sortie d'escadre. Marié en 1805, il a deux filles sans apparence de descendance.

André Di Ré

☛ *Batavia, Brest,* Dutertre, Garneray, *Granville, Île de France,* Le Tourneur, Pavillons corsaires et pirates, Surcouf

Licario (v.1240-v.1290)

Appelé Licario dans les sources latines et Ikarios dans les sources byzantines, cet aventurier italien est probablement originaire de Vérone ou de Vicenze. Les contradictions entre les différents auteurs byzantins ou latins rendent peu sûre la chronologie mais on peut tenter de reconstruire sa carrière. Il s'installe entre 1262 et 1263 à Karystos en Eubée. Devenue le siège du bailli vénitien après la perte de Constantinople, l'île est alors gouvernée par la famille des Terciers lombards de Vérone,

Giberto II et Francesco da Verone et leur beau-frère, Narzotto dalle Carceri.

Entre 1264 et 1271, après la mort de Narzotto, Licario épouse en secret sa veuve, s'empare du château d'Anemopylae et terrorise la région, reprenant à son compte la tradition des pirates latins qui infestent la région. En 1269, alors que les Terciers ravagent Anaia en Asie Mineure, les Byzantins attaquent Oreos et se rapprochent de Licario. Depuis 1259 et la défaite du prince d'Achaïe, l'Eubée est devenue la cible principale de la politique de Michel VIII Paléologue qui envoie Alexis Doukas Philanthropénos, le *megas doux*. Alexis le présente à l'Empereur qui lui propose d'entrer dans sa vassalité en échange de l'aide de l'armée byzantine. Entre 1270 et 1276, Licario prend la direction des opérations contre l'Eubée sauf au moment de la bataille de Dèmètrias à laquelle il ne participe pas (v. 1275). Il s'empare de nombreux châteaux en Eubée et bat les troupes angevines à Oréos en 1272. C'est à cette époque qu'il reçoit probablement le titre de *megas konostaulos* (grand connétable) puis à partir de 1277 celui de *megas doux*, après la mort de Philanthropénos. Entre 1276 et 1278, ayant pris Karystos, il reçoit l'île en fief de Michel VIII avec une épouse grecque et l'obligation de fournir 200 chevaliers à l'armée impériale. Seule la ville de Negrepont (Chalcis) lui échappe. Il se lance à l'assaut des îles de l'Égée qu'il prend à la famille des Ghisi (Skopelos, Skyros, Skiathos, Amorgos, Kéos). Seule Lemnos lui résiste en partie.

De retour en Eubée, il est vainqueur une dernière fois à Vatondas entre 1278 et 1280, vainc et fait prisonniers Jean Ier de la Roche, duc d'Athènes et Giberto II da Verona, Tercier d'Eubée qu'il emmène à Constantinople. Le premier sera relâché après rançon, le second meurt à Constantinople. Selon Grégoras, Licario est là au faîte de son triomphe en assistant à l'humiliation de Giberto da Verone, lequel après repoussé le jeune Licario, doit constater que ce dernier siège désormais dans de magnifiques habits et parle avec familiarité à l'Empereur, alors qu'« hier encore il était son serviteur ». Scène tellement choquante que, d'après Grégoras, elle aurait suscité chez da Verone une attaque mortelle. Les documents vénitiens font état de l'activité de piraterie de Licario dans toute la mer Égée et au sud du Péloponnèse où il s'empare de nombreux navires, même ceux munis de sauf-conduit par l'Empereur. La fin de sa carrière est plus obscure. N'étant toujours pas parvenu à prendre Negrepont bien défendue par le bailli vénitien, il disparaît des sources, finissant probablement sa vie à Constantinople sans descendance.

Cette carrière montre l'efficacité de l'action de Licario contre les territoires latins, récupérant une grande partie des îles de l'Egée au détriment des Terciers, des Ghisi et des Sanudo. Elle montre également l'efficacité de la politique de Michel VIII Paléologue qui consiste à diviser les Latins entre eux.

Éric Limousin

LIGONDÈS CLAUDE COMTE DE (1664-1745)

Claude, seigneur de Ligondès et d'Avrilly, est le cinquième enfant d'une famille de huit garçons dont cinq seront au service du Roi. Son père, Louis, baron de Rochefort du Puy Saint-Bonnet, a été capitaine lieutenant de la compagnie d'ordonnance des chevau-légers du prince de Joinville en 1654. Il a épousé en 1657 Madeleine de La Rouère de Guédon. Si Claude a un très jeune frère enseigne de vaisseau, il est le premier de la famille à poser le pied sur le pont d'un vaisseau, ce qui incitera sans doute une branche collatérale à donner plusieurs officiers de Malte durant le XVIIIe siècle. À 23 ans, il est fait nouveau garde de la marine à Toulon. Une décennie plus tard, il est enseigne de vaisseau. Avec ce grade, il commande la frégate l'*Hirondelle*. Avec les chevaliers d'Hauterive et de Rochefort, il force le *Lion d'Or* (ou *Lion couronné* ou *Gecroonde Leeuw*), corsaire de Flessingue de 36 canons (Jan Aartsen), à s'échouer à la hauteur du cap Spartivento, en avril 1697. Selon *La Gazette de France*, il coule un autre Flessingois

de 30 canons à Carbonera en Sardaigne et capture un bâtiment anglais de 24 canons. En 1703, au début de la guerre de Succession d'Espagne, il est nommé lieutenant de vaisseau. Il épouse Catherine de Sibuel de Saint-Ferréol, dont il aura quatre enfants, l'aîné Claude Hilaire sera page du comte de Toulouse et garde de la marine en 1713, le suivant, François, chevalier de Malte et page du Grand Maître. Si ses services durant la guerre de la Ligue d'Augsbourg ne sont pas connus, c'est comme corsaire dans le cadre d'armements mixtes toulonnais qu'il s'illustre dès 1704. Jusqu'à la mi-1711, il capture, seul ou en compagnie, quelque vingt-trois navires anglais et hollandais et sept neutres qui entraînent cinq mains levées ne donnant pas lieu à versement de dommages et intérêts.

Les deux premières campagnes ont été menées avec Jean-Baptiste Benoist. La première, de janvier à mai 1704, réunit le *Rosendael* et l'*Espion*. Elle génère quatre prises sans que l'on sache si l'opération est bénéficiaire. Il est bien possible que Ligondès ait ensuite embarqué dans l'escadre de Toulon qui combat à Velez-Malaga en août. Dès la deuxième campagne, Ligondès monte la frégate la *Parfaite* (40 canons, 400 tx et 250 hommes), de conserve avec Benoist sur la *Méduse* et Giraldin sur la *Princesse*. De décembre 1704 à février 1705, huit prises sont réalisées, sans doute le bilan est-il positif. En novembre 1705, Ligondès croise à nouveau en compagnie de Giraldin sur les mêmes frégates. Le *Jacques* de Rotterdam est mené à Livourne avec sa charge de sucre, cacao et tabac ainsi que la *Sainte-Catherine* de Rotterdam et sa cargaison de clous, d'acier et de cannelle. L'*Espérance* de Bristol, armée de 22 hommes, suit le même chemin avec ses saumons et ses harengs. Officier du Roi, le comte doit sans doute interrompre ses activités et réintégrer le service : 1706 voit le dernier grand armement commandé par le comte de Toulouse tenter de bloquer Barcelone ; 1707 est l'année du sabordage de la flotte de Toulon. En 1708, une petite escadre se constitue en armement mixte, réunissant le capitaine de vaisseau de Grenonville (*Toulouse*), le lieutenant de vaisseau chevalier de Rochepierre (*Content*) et Ligondès qui monte le *Trident* (56 canons, 1 000 tx et 350 hommes). Le fait de lui confier un vaisseau et non plus une frégate, sans oublier la croix de Saint-Louis accordée en 1707, sont des marques de considération non négligeables. Entre avril et novembre 1708, cette escadre croise essentiellement dans le détroit de Gibraltar jusque dans la zone englobant Sagrès, donc le cap Saint-Vincent, et le cap Spartel, côté atlantique. Les six prises anglaises et trois hollandaises sont menées à Cadix. L'avantage de ce passage est que les marchands portent des cargaisons différentes selon qu'ils viennent ou vont. Ainsi le *Saint-Roch* de Middlebourg arrive de Venise et Zante avec des ballots de soie, du bois, des raisins et du corail tandis que la *Galère d'Alicante* vient de Lisbonne avec du sucre, du cacao, d'autres bois, des clous de girofle, etc., l'*Heureux Retour* de Betiford contient du beurre et du fromage, la *Reine Anne* vient de Terre-Neuve avec de la morue sèche tout comme la *Masele Galley* et la *Ridge Galley* de Londres, la *Marie* de Falmouth porte du fer, du beurre, des sardines, de la bière et du cidre. La prise la plus importante est l'œuvre de Ligondès seul qui s'empare de la *Zélande* ou *Zeelandia* de 20 canons et 140 hommes, commandée par Corneille Nossé, corsaire de Flessingue.

Les archives perdent la trace du comte de Ligondès durant deux années, au plus fort du « Terrible Hiver ». Les missions octroyées à la Marine évoluent, il faut protéger les convois de céréales. Le Bourbonnais renoue avec la course en octobre 1710 pour une bien mauvaise campagne. Il a repris la *Parfaite*, en compagnie de Vignolles sur l'*Hirondelle*. Le *Saint-Barthélemy* d'Amsterdam est arraisonné mais disparaît entre Carthagène et Toulon avec son blé. La *Galère* de Venise qui porte du blé à l'ennemi et a jeté des papiers à la mer, doit être relâchée, diplomatie oblige, sans dommages et intérêts. Le *Saint-Antoine de Padoue*, de Gênes, a bien une cargaison du cru et de la fabrique de l'ennemi, mais il fait également l'objet d'une main

levée. Jean-Baptiste de Calcague, son patron, accuse Ligondès d'avoir voulu se débarrasser des témoins possibles en les laissant à terre pour vendre la marchandise à Toulon « sans contradiction ». Ayant épuisé ses vivres et rencontrant un fort mauvais temps, ce dernier rentre à Toulon à la fin de l'année. Il tente une dernière opération entre mai et août 1711. Mais la chance n'est plus de la partie. Les prises sont essentiellement vénitiennes, faites devant Messine. Sur quatre, trois obtiennent une main levée sans dommages et intérêts : restent la *Gazelle* ou l'*Heureux Retour* de Venise arrivant d'Alexandrie avec du safran, du lin et des vivres, la *Galère Elizabeth* d'Amsterdam et la frégate anglaise *Quinston*, les deux derniers capturés de conserve avec la *Fortune de la Mer* (François Auger) et menés à Malte. Difficile de conclure au bénéfice ou à la perte. Ligondès embarque dans l'escadre de Cassard pour la campagne américaine de 1712-1713. Sans commandement particulier au départ, il est le porte-parole de Cassard. Au Surinam, c'est lui qui est dépêché pour entamer les pourparlers de reddition, le 12 octobre 1712, auprès du gouverneur de Paramaribo, de Goyer. Il reçoit la même mission de la part du baron de Moans pour la colonie voisine de Berbice. À Curassol, en février 1713, il est major dans le deuxième bataillon du colonel de Rutye mais c'est lui qui transmet au gouverneur de Willemstâd l'ordre de se rendre.

Le comte de Ligondès, fait capitaine de frégate en 1712, rentre en France l'année suivante. Il ne reçoit sur le pied de l'embarquement que 1 258 l-t, par règlement du Roi, 786 l-t et 472 l-t pour gratification. Il demeure dans la Marine jusqu'en 1737, ayant été fait capitaine de vaisseau en 1727. Revient-il à Évaux dont il est gouverneur ? Ligondès incarne ces officiers du Roi qui ont su mobiliser des capitaux pour permettre à des bâtiments de guerre de prendre la mer, et donner de l'emploi aux ouvriers de l'arsenal tout en tâchant de tirer un bénéfice de leurs courses.

Philippe Hrodej

☛ *Barcelone*, Benoist, *Cadix*, *Carthagène*, Cassard, *Flessingue*, *Gênes*, Grenonville, *Lisbonne*, *Livourne*, *Malte*, *Toulon*

LISBONNE (1580-1640)

Au XVe siècle, l'exploration de l'Atlantique débouche sur la découverte et la colonisation d'îles désertes où la force a peu de part, sauf dans la guerre de course pratiquée par les Portugais comme par les Espagnols et les Français. Vers 1450, l'infant dom Enrique possède d'ailleurs des navires de commerce et finance aussi des expéditions de corsaires. Cette tradition est implantée par la suite dans l'océan Indien. Ne disposant pas de ressources pour récompenser correctement les nobles, le roi portugais voit dans l'autorisation de pratiquer la course un don propitiatoire de la royauté à la noblesse récalcitrante. Le principal chantier naval du Portugal se trouve à Lisbonne, appelé la *Ribeira das Naus,* et l'armateur le plus important n'est autre que le Roi. Entreprise de la Couronne, la *Ribeira das Naus* lance néanmoins pour l'Orient beaucoup de navires par contrats passés entre le Roi et des armateurs-constructeurs. En se rendant maître du Portugal, Philippe II s'empare donc d'une terre porteuse d'une longue tradition de construction navale et de découvertes océaniques, de gens de mer et de navigateurs habitués à la course. Cela constitue une stimulation supplémentaire pour le développement du pouvoir naval atlantique de l'Espagne. Lorsque Lisbonne tombe aux mains des Castillans, l'Espagne acquiert une base navale essentielle au bord de l'Atlantique. Naturellement protégée par un passage étroit à l'embouchure du Tage et capable d'abriter des bateaux de gros tonnages, Lisbonne devient vite une base stratégique pour les opérations navales. Les approches des bouches du Tage sont par ailleurs protégées par des forts et renforcées par une artillerie lourde ce qui crée au-delà de l'estuaire, une rade sûre et bien abritée pour de grandes flottes. Par ailleurs, à travers ce fleuve navigable, l'arrière-pays est facilement

atteint. Aucun autre port sur la côte atlantique de la péninsule Ibérique n'offre à la fois une capacité d'accueil illimitée et un abri total tant de l'ennemi que des intempéries.

Dans la seconde moitié du XVIe siècle, avec l'augmentation de la piraterie et de la course dans l'Atlantique, la Couronne donne des directives qui influencent les pratiques des maîtres-charpentiers. Elle oblige les négociants-armateurs à pourvoir leurs navires d'un certain nombre de pièces d'artillerie, car même s'ils sont destinés en priorité au commerce, ils doivent être en mesure de livrer combat. Des innovations dans le tracé des navires leur donnent en outre une capacité de feu supérieure et les transforment en une arme puissante. Le Roi exerce un monopole par la centralisation du commerce d'outre-mer à Lisbonne dans la *Casa da Mina, Guiné e Índia*. Tout en maintenant la surveillance et la perception des droits dans la *Casa da Índia,* le commerce est libéralisé entre 1570 et 1580. Cette dernière date est davantage un point d'arrivée qu'un point de départ et elle consacre du point de vue dynastique des changements qui ont eu lieu depuis le milieu du XVIe siècle: les territoires américains sous contrôle espagnol étant depuis longtemps pénétrés par les hommes d'affaires portugais qui ont besoin de leurs métaux précieux. Dès 1558, les Français capturent un navire portugais revenant du Pérou avec 100000 d. en or et en argent, appartenant en grande partie à des Portugais. Sous l'impulsion des Habsbourg cependant, plusieurs changements ont lieu. Tout d'abord, le Roi cesse d'être le responsable direct du trafic dans le monopole de la route du Cap: il l'afferme par contrats à des marchands jusqu'en 1598, moment à partir duquel il en reprend la régie directe. Ensuite, Lisbonne est non seulement intégrée au système atlantique espagnol du point de vue stratégique mais elle se tourne aussi résolument vers le Brésil en matière de commerce, les intérêts de l'*Estado da Índia* étant sacrifiés sur l'autel du Nouveau Monde. Les Habsbourg tentent d'encourager l'investissement privé afin de protéger leurs orientations commerciales et politiques, mais ils essuient un échec notoire. Une des conséquences de cette union forcée entre l'Espagne et le Portugal est le déclenchement d'une lutte sans merci avec les Hollandais dans l'Atlantique et en Asie, car Espagnols et Portugais ont des ennemis communs: protestants anglais, huguenots français et Gueux des Pays-Bas, tout autant que Maures et Turcs, qui leur infligent les mêmes pertes. La lutte contre la course et la piraterie exige donc une action combinée de leurs flottes. Lisbonne offre un tremplin idéal s'il s'avère nécessaire de monter une opération d'invasion de la France, des Pays-Bas ou de l'Angleterre. En 1582, c'est la base parfaite pour intercepter l'armada de dom Antonio et pour monter l'expédition qui permet de récupérer les Açores. La flotte navale sous le commandement de Bazán, marquis de Santa cruz part à la conquête des Açores combattre le prétendant portugais, les 30 vaisseaux français et les 5000 soldats qu'il commande étant défaits après deux jours de combat par une force guère supérieure en nombre à la leur. Strozzi est tué et sous prétexte que le roi d'Espagne n'était pas en guerre avec celui de France, et qu'on les tenait donc pour pirates, les prisonniers, officiers, soldats et marins, sont impitoyablement massacrés. Dom António, quant à lui, réussit à regagner la France. Une opération navale de moindre envergure, destinée à prolonger la résistance de Terceira et de petites îles à Philippe II, est tentée l'année suivante, à Angra. Mais, suite au blocus de l'île de Terceira par Santacruz, le commandeur de Chastes négocie son départ avec tous les Français et, à la fin du mois de juillet 1583, Terceira et d'autres îles se rendent au marquis de Santa Cruz: le comte de Torres Vedras et des dizaines de partisans de dom António sont décapités. Par la suite, à travers les relations émanant des préparatifs de guerre, l'*Invincible armada* intègre le port dans la logistique navale espagnole, centralisant les envois de matériels de guerre et l'avitaillement expédiés depuis les autres ports de la Péninsule: Saint-Sébastien, Bilbao, Santander ainsi que les ports proches de l'Andalousie. Lisbonne

compte alors 100 000 habitants, autant que la capitale andalouse, et 20 fois plus que les ports peu peuplés du Nord de l'Espagne, comme Bilbao et Saint-Sébastien, pourtant décisifs à l'heure de considérer la course et la guerre.

Depuis 1580, les Anglais considèrent le Portugal comme un ennemi et une proie toute désignée. Jusqu'en 1604, le pays doit faire face à leurs assauts destinés à intercepter les lignes de commerce portugaises, les corsaires anglais se postant en particulier autour des Açores, des îles du Cap-Vert et de Sainte-Hélène. Malgré les précautions prises, on estime que, de 1580 à 1594, ils détruisent 28 vaisseaux de l'Inde alors que précédemment il ne s'en perdait qu'un de temps à autre. Le traité de paix signé entre l'Angleterre et l'Espagne en 1604 apporte un certain répit. Un consulat est créé pour organiser la protection du transport contre les pirates, la course et les États en guerre avec le Portugal. À cette fin, en 1602, il lève 900 marins et 1 600 soldats, taxe les marchands et les armateurs pour subvenir aux besoins des convois qu'il organise, à l'image de ce qui se passe à Séville. À cet égard, jusqu'à la trêve de 1609, signée avec l'Espagne et après 1621, l'action des Hollandais s'avère encore plus dangereuse, car ces derniers ont pour projet de fonder un empire commercial aux dépens des Portugais aussi bien en Inde qu'au Brésil. Deux preuves supplémentaires rendent compte de l'incorporation du port dans le système hispanique. Dans les années 1620, des ventes de prises dunkerquoises ont lieu à Lisbonne et, à la fin des années 1630, le port abrite une des escadres de la flotte atlantique. Un tiers des 50 navires la constituant est basé à Lisbonne pour patrouiller le long de la côte entre le cap Finisterre et le cap Saint-Vincent, flanquée par l'escadre de Biscaye, au nord, et par celle de la mer Océane, au sud, ce qui permet en théorie de protéger l'ensemble des côtes ibériques du péril corsaire. La présence d'hommes d'affaires lisboètes, nouveaux-chrétiens, signataires d'*asientos* financiers à Madrid pendant les années 1620-1640 (et à ce titre de grands prêteurs de la monarchie), scelle la participation de Lisbonne au destin commercial, militaire et stratégique de l'Espagne.

Jean-Philippe Priotti

☛ BAZÁN, *BILBAO, SAINT-SÉBASTIEN, SANTANDER, SÉVILLE*

LIVOURNE

Symbole de la politique maritime volontariste des Médicis, le port toscan de Livourne connaît une croissance économique et démographique considérable durant la période moderne. Modeste village d'une centaine de personnes au milieu du XVIe siècle, la ville compte, dès les années 1620, près de 10 000 habitants et, au début du XVIIIe siècle, plus de 25 000. Plusieurs facteurs expliquent un tel développement : le besoin d'un port d'importation des blés nordiques en Toscane, les exemptions fiscales, les travaux d'aménagements et de fortifications, les édits de tolérance religieuse des années 1591 et 1593 (restés sous le nom de lois *Livornine*), qui contribuent ensemble à attirer une population nombreuse de calfats grecs, ainsi que des petites communautés de marins provençaux, de marchands juifs venus du monde ibérique, d'Arméniens, de navigateurs et de négociants hollandais et anglais à la recherche d'une escale accueillante en Méditerranée pour le commerce du Levant. Comme pouvait l'écrire Jacques Savary des Bruslons au début du XVIIIe siècle dans son *Dictionnaire universel de Commerce*, « les Négocians de toutes sortes de Nations ont si bien goûté le plaisir & l'avantage de faire leur Commerce dans cette Ville, qu'ils ont fait extrêmement tomber celui de Gênes, & que Livourne devient de jour en jour l'échelle de la Méditerranée la plus florissante » ; une échelle florissante en effet, qui, comme le soulignait déjà Fernand Braudel, doit une part non négligeable de sa fortune au commerce de la course, de l'esclavage et de la captivité, au même titre qu'Alger et La Valette.

Livourne est, en effet, le port de départ des galères de l'Ordre Militaire et Sacré des Che-

valiers de Saint-Étienne (ou San Stefano), fondé sur le modèle de l'Ordre de Malte par Côme I[er] en 1561 et établi à Pise. Empreinte de la course d'État médicéenne toujours visible dans le port de Livourne, la statue des *Quattro Mori* (les Quatre Maures) représente le Grand-Duc Ferdinand I[er] regardant la mer avec, à ses pieds, quatre musulmans enchaînés. Le bagne constitue également une autre marque de l'activité corsaire à Livourne. Construit au début du XVII[e] siècle, l'on y enferme les esclaves qui attendent de servir sur les galères durant l'hiver, ou bien ceux qui sont employés aux fours, dans les arsenaux et pour divers travaux domestiques. Le bagne comprend non seulement des esclaves musulmans, mais aussi des forçats chrétiens, des prisonniers de l'Inquisition ou des captifs (protestants, juifs, arméniens, etc.), pris sur des navires ennemis. La communauté juive de Livourne organise ainsi en 1606 une caisse, sur le modèle de celle de Venise, pour racheter les coreligionnaires pris par les galères de Saint-Étienne. Course et esclavage rythment bel et bien la vie commerciale et militaire de Livourne.

Si l'activité des chevaliers de Saint Étienne et le *corso* toscan diminuent dès les années 1620-1630, le commerce des esclaves n'en reste pas moins prospère, notamment en raison de la présence de nombreux corsaires privés (essentiellement anglais, hollandais, corses et français) venus bénéficier des privilèges de la ville. En effet, Livourne profite tôt d'une réputation de « port franc », une réputation entérinée juridiquement par la réforme douanière de 1676. Dès le milieu du XVI[e] siècle, le port a obtenu des Grands-Ducs des franchises sur la manutention et le dépôt des marchandises, si bien qu'il devient rapidement l'un des principaux marchés méditerranéens de revente des prises, une escale voire un lieu de résidence privilégié des corsaires qui peuvent vendre aux enchères leurs butins aux marchands de Livourne. Recruté par la ville de Marseille en 1615 afin de lutter contre les « Barbaresques », le corsaire maltais Jacques de Vincheguerre préfère, par exemple, capturer des vaisseaux de commerce anglais et italiens pour liquider ensuite son butin dans l'*emporium* toscan. Les habitants des autres ports méditerranéens n'hésitent d'ailleurs pas à critiquer la protection que les corsaires, les anciens condamnés ou les négociants de mauvaise réputation peuvent recevoir à Livourne. Les Marseillais notamment, dans leur cahier de doléances rédigé en janvier 1620, se plaignent à Louis XIII en ces termes : « la terre a des pirates aussy bien que la mer (…). La ville de Livourne, Sire, est une retraite assurée aux voleurs, un port ouvert aux banqueroutiers, et par conséquent un escueil où tous les jours les pauvres marchands et vos subjects particulièrement font naufrage ».

Livourne, « port franc » et neutre, demeure jusqu'à la fin du XVIII[e] siècle une escale de première importance pour les navires des différentes nations d'Europe, non seulement en raison de son rôle dans le commerce maritime à longue distance, mais aussi parce que l'on peut s'y approvisionner en marchandises, en soldats, en esclaves. Les hommes (à l'exception des sujets toscans) sont officiellement enrôlés sur des navires de commerce, qui, dans leur grande majorité, possèdent des patentes de corsaire. Les butins de la course – tout comme les produits de contrebande – sont également recyclés dans un flux continu de chargements et de déchargements, vendus à l'encan à bon prix et sans grands frais. Si à la fin du XVII[e] siècle les corsaires hollandais et français entrent encore dans le port toscan avec leurs prises, il faut souligner qu'à partir du XVIII[e] siècle et de la guerre de Succession d'Autriche en particulier, ce sont essentiellement les navires de guerre et les corsaires anglais qui utilisent Livourne comme base à mesure que leur puissance navale s'affirme en Méditerranée, puisque, comme l'explique le consul français en 1757, ils n'y ont « point d'autre port, dans la Méditerranée, où ils puissent porter et débiter plus avantageusement leurs marchandises et leurs prises ». Les Anglais trouvent en effet à Livourne un port où sont possibles à la fois la vente du butin, le recrutement des hommes, l'approvisionnement en vivres,

mais aussi le trafic des armes et des munitions. Certes, les négociants livournais et les consuls des autres nations se plaignent fréquemment des activités corsaires anglaises, qui nuisent à leur commerce et mettent à mal la réputation de neutralité du port, mais les Grands-ducs ne modifient pas les réglementations en vigueur, favorables aux corsaires. Le Provéditeur des Douanes n'a-t-il pas invité les Hollandais à envoyer leurs prises à Livourne durant la guerre de la Ligue d'Augsbourg? Les victoires navales et, plus généralement, la puissance militaire britanniques au XVIII[e] siècle, ajoutées à un équilibre économique trouvé entre le trafic des prises et le négoce, peuvent expliquer la position conciliante des gouverneurs de Livourne vis-à-vis des corsaires anglais. Cependant, outre les prises des marins et des corsaires européens, marchandises comme esclaves, indiquons que Livourne redistribue également les fruits de la course maghrébine; il n'est pas rare en effet que des marchands chrétiens ou juifs achètent le butin des corsaires de Tunis et d'Alger, pour l'expédier et le vendre ensuite dans le port toscan.

À ces pratiques, il faut enfin ajouter le rôle structurant de Livourne comme plaque tournante logistique du commerce des captifs en Méditerranée. Les Trinitaires, invités à s'installer dans le port toscan en 1665 par le Grand-Duc Ferdinand II, mais aussi par des entrepreneurs privés, se servent des produits de la course comme monnaie d'échange ou comme garantie dans le rachat de captifs chrétiens en terre d'Islam. De nombreux « Livournais », à l'instar du marchand corse Carlo Lorenzi ou du capitaine grec Dimitri Cailla établissent, dès les années 1610-1620, des liens commerciaux étroits avec les régences de Tunis et d'Alger : aux chargements de sucre, de blé, de cuir, de gomme ou d'huile s'ajoute fréquemment celui des hommes et des femmes, rachetés ou échangés, moyennant d'importantes commissions. Au Maghreb, des chrétiens convertis à l'islam, des « renégats », en particulier corses, sardes, génois, siciliens ou provençaux – qui conservent des relations avec leurs États d'origine s'enrichissent grâce à ces opérations de rachat, qui mobilisent des crédits, des assurances et des transferts de fonds considérables. Dans ce commerce, les Juifs de Livourne jouent un rôle clé, comme « passeurs de rive » spécialisés entre monde chrétien et monde musulman : les réseaux familiaux et commerciaux que la diaspora sépharade entretient, non seulement à Tunis et Alger, mais encore à Venise, Salonique, Lisbonne, Londres et Amsterdam, offrent aux Juifs de Livourne une position d'intermédiaires qui les met au centre des négociations. Il n'est donc pas surprenant que des institutions comme l'Archiconfrérie du *Gonfalone* de Rome, les Trinitaires à Livourne ou encore la Magistrature du Rachat à Gênes se soient appuyés sur des intercesseurs qui, à l'image d'un Juda Crespino, d'un Gabriel Medina ou d'un Isaac Alcalaï, bénéficient à la fois d'une bonne réputation au Maghreb comme en Toscane, et d'une crédibilité financière appuyée sur des associations à grande échelle.

Guillaume Calafat

☛ *ALGER*, BARBARESQUES, *GÊNES*, *LISBONNE*, *LONDRES*, *MALTE*, *MARSEILLE*, SAN STEFANO, *TUNIS*

LONCK HENDRICK CORNELISZOON
(1568, Roosendaal-1634)

Hendrick Corneliszoon Lonck est le quatrième des cinq garçons de Cornelis Pieterszoon Lonck et de Dichna Heinrich. Sa famille est originaire du Brabant et le nom est aussi écrit Loncke, Lonc, Loncque ou Loncq. Roosendaal est, à l'époque, une ville plus proche de la mer qu'elle ne l'est actuellement. Son oncle est propriétaire d'un navire tandis que son cousin Cornelis Symonsz jouera, en tant que vice-Amiral, un rôle dans la défaite de l'*Invincible armada* en 1588 en apportant une flotte de 27 navires. Après cette campagne, Cornelis s'installe à Flessingue où il sera à l'origine d'un rameau familial qui donnera plusieurs officiers de marine dont Simon (1635-1676) mort dans un combat dans le détroit de Gibraltar contre Jean Bart. On sait peu de

choses sur les débuts d'Hendrick Loncq, sinon qu'il est patron de navire mais aussi armateur et propriétaire terrien. Vers 1600, il est sans doute employé par la Nieuwe Brabantse Compagnie, une de ces compagnies antérieures à la *VOC* en 1602. En 1604, il déménage à Amsterdam où il épouse Grietgen Lenarts d'Anvers. Avec ce changement de domicile, ses affaires connaissent un développement accru. Au printemps 1606, il participe avec sept autres marchands à la création d'une compagnie chargée du commerce des fourrures avec le Canada. À la tête du *Lion Blanc*, un vaisseau de 320 tx, il s'empare de deux navires français non loin de Port-Royal ainsi que d'un navire lusitano-espagnol. L'affaire entraîne une plainte d'Henri IV, roi de France. Les actes notariés montrent que dans la décennie 1610-1620, Lonck est très actif comme propriétaire en consorts dans plusieurs navires. En 1622, on le retrouve parmi les 97 marchands qui déposent une protestation devant les directeurs de la *VOC* pour le non-respect de la vente de plusieurs épices au profit des actionnaires.

En 1623, nommé capitaine dans la chambre d'Amsterdam de la *WIC*, il se voit proposer par les directeurs de la Compagnie le commandement d'une flotte destinée à attaquer les comptoirs portugais en Angola. Il rejette l'offre et c'est Jacob Willekens qui est nommé Amiral à sa place avec comme vice-Amiral Piet Hein. Loncq sert néanmoins entre fin 1623 et printemps 1624, sous l'Amiral Willem van Haulthain dit de « Zoete », afin de lutter contre les Barbaresques en Méditerranée. Fin 1624, il refuse de nouveau une proposition de commandement par la *WIC* pour des raisons personnelles (sa femme vient de décéder). Néanmoins fin 1627, il est choisi comme second par Piet Hein et s'embarque à bord du *Holland Tuin*, 400 lasts, 36 canons et 197 hommes. Au retour de la campagne victorieuse, il sera aussi fêté que Piet Hein. Il lui succédera pour une nouvelle campagne militaire de la *WIC*, le 26 mars 1629. Fin juin 1629, le dernier navire de l'escadre quitte les Provinces-Unies. Loncq se trouve alors à la tête de 67 navires de toute taille avec 3 780 marins, 3 500 soldats et 1 170 canons. La cible est Pernambuco. Le 23 août, un détachement de la flotte rencontre la flotte d'Oquendo forte de quarante navires. Les Hollandais échappent à la destruction et réussissent même à capturer un des galions. Mi-février 1630, Lonck arrive devant les côtes brésiliennes. Il ne dispose plus que de 4 850 hommes valides. Il s'empare d'Olinda puis de Recife. Toutefois la région de Pernambuco n'est pas encore sous domination hollandaise. Les Portugais, aidés par des Indiens, mènent une guérilla très dure pendant encore cinq années et parviennent à reprendre momentanément Olinda. Entre-temps, Lonck, retourne au pays, le 7 mai 1630, avec neuf navires. La nouvelle de la prise de ces villes brésiliennes est connue dès le mois de mars, des festivités ont lieu partout aux Provinces-Unies. À son arrivée, le 20 juillet, Lonck est félicité et remercié : en plus des gravures et poèmes, il reçoit une chaîne en or. Il quitte ses fonctions de capitaine-général de la *WIC* et retourne chez lui où il meurt peu de temps après. Il est enterré le 10 octobre 1634 dans l'Oude Kerk d'Amsterdam. Le lendemain est fait l'inventaire de ses biens. Parmi ceux-ci, se trouvent plusieurs objets en argent provenant soit du butin de la prise de la flotte des galions espagnols soit de la campagne au Brésil, et valant 700 fl. Le notaire indique aussi plusieurs pierres rares provenant du Brésil, des centaines de florins, des obligations et des rentes sur des terres de Roosendaal, plusieurs cartes et livres notamment sur les Indes, comme celui sur les navires du Honduras, des portraits, des armes et même un drapeau portugais. Loncq n'ayant apparemment pas eu de descendants (des doutes subsistent), l'héritage revient à d'autres membres de famille ou à des proches. Parmi eux, une surprise : Cornelis Jol dit « Houtebeen », un fameux capitaine de la *WIC* qui a servi deux fois avec Loncq, se voit attribuer plusieurs pierres et objets précieux.

Roberto Barazzutti

☛ BARBARESQUES, BART, *FLESSINGUE,* HEIN, JOL, OQUENDO, *VOC*, *WIC*, WILLEKENS

LONDRES

Probablement Paris eût-elle pu faire l'objet d'une notice, mais l'histoire des capitaux parisiens et versaillais primordiaux pour les armements corsaires, grands et petits, ponantais ou levantins, reste à écrire. En revanche, la situation de quasi-port de mer pour la capitale de l'Angleterre met non seulement la course à portée de la bourse des marchands ou de l'aristocratie, mais offre toutes les infrastructures pour l'armement des navires. Dans la période qui suit la défaite de la *Gran armada*, la course atteint son apogée. On compte en Angleterre 305 armements entre 1589 et 1591 dont 95 sont réalisés à Londres. Cela ne fait que 31 % mais le tonnage est beaucoup plus élevé : les cinq bâtiments de plus de 300 tx sont armés uniquement à Londres, tout comme six des onze navires (54 %) jaugeant entre 200 et 299 tx. En revanche, lorsqu'à Londres s'arment neuf navires de moins de 50 tx, les ports du Dorset, du Devon et de la Cornouailles en arment dix. En 1598, Londres maintient voire accentue cette supériorité écrasante en matière de tonnage, ce d'autant que les armements en général se font plus timides ailleurs. Le coût par tonneau, tel que l'a calculé K. R. Andrews, démontre que les gros navires ne peuvent être armés que là où il y a des capitaux suffisants. On arme à Londres 50 % des corsaires. Les plus grands négociants de la *City* deviennent des entrepreneurs de la course, souvent après 1585 car la guerre ouverte avec l'Espagne ruine non seulement les possibilités de maintenir des liens commerciaux avec la péninsule Ibérique et avec les Flandres mais leur a fait également perdre de l'argent par l'embargo mené sur les navires britanniques. John Watts parle de 15 000 £ de pertes, Paul Bayning de 37 422 £, Thomas Cordell 9 058 £, Sir Thomas Pullison 10 000 £, et bien d'autres sont dans ce cas. Ces aventuriers-marchands s'essaient à toutes les entreprises. En 1592, le capitaine Thomas White, commandant l'*Amity* de 100 tonneaux, rentre de Barbarie et s'empare de deux navires espagnols chargés de 1 400 caisses de mercure et 100 tonneaux de vin, de quoi faire perdre 707 700 £ au roi d'Espagne aux dires de White. Pour longtemps, l'association commerce-pillage marquera les esprits dans la capitale britannique. En 1598, Olivier et Nicolas S'tile s'abouchent avec White pour une croisière réunissant la nouvelle *Amity* de 200 tx et la *Concord*. Cette fois le pillage est privilégié au large des côtes espagnoles puis le voyage s'achève par une opération de commerce en Barbarie : sont ainsi mis en place les *Deep-water Private Ships-of-War* qu'on retrouve au XVIII[e] siècle. Cette possibilité de dégager d'importants capitaux sert aussi les intérêts de ports comme Portsmouth, Plymouth ou Southampton. Des marchands comme Middleton sont en relation d'affaires avec Weymouth, Cletherow, Davies et d'autres avec Southampton. Mais les marchandises, particulièrement les produits exotiques s'écoulent à Londres où se trouvent des tanneurs, des orfèvres, des raffineurs pour le sucre, des marchands en gros. Andrews, pour caractériser cette période, insiste sur le fait que seul un groupe d'entrepreneurs de la course et quelques capitaines-armateurs font ou refont fortune.

Il est certain qu'à l'issue de cette période, l'Angleterre, auparavant étroitement impliquée dans le commerce européen et dont la fortune maritime et commerciale ne pouvait s'épanouir à l'écart d'un système coercitif, a parfaitement opéré le redéploiement de son économie, s'extirpant au mieux de la crise de la fin du XVI[e] siècle. Les opérations de course ont assuré en grande partie la transition, mais le négoce assure des revenus plus stables. Jacques I[er] tire une partie importante de ses ressources du commerce en percevant des droits de douane. En 1582, le tonnage de la flotte anglaise s'élève à 67 000 tx avec 145 navires de plus de 100 tx. En 1629, le tonnage total passe à 115 000 (multiplié par 1,7) pour 1 800 navires.

L'échec de l'expédition montée sur Cadix en 1625 se traduit par une perte financière de 500 000 £. En 1648, La Rochelle apporte un coût supplémentaire. La collaboration entre marchands privés et *Navy* n'est plus au goût du jour ; désormais, la *Navy* réquisitionne des marchands tandis qu' une petite course se met

Nombre et valeur (en £.) des prises entre 1589 et 1591, nombre de corsaires armés ’port d’armement	total des prises	nombre de prises estimées	%	valeur totale (£.)	valeur moyenne	nombre d’arme-ments corsaires	tonnage moyen
Londres	71	41	58 %	97.283	2.372	95	117 tx
Southampton	34	21	62 %	22.571	1.074	36	39 tx
Dorset	35	20	57 %	71.226	3.561	34	34 tx
Devon et Cornwall	41	12	29 %	34.330	2.860	55	74 tx
Briston and Bridgewater	41	30	73 %	31.148	1.038	39	72 tx
autres ports	4	3	75 %	4.840	1.613	11	65 tx
ports inconnus	47	11	23,0 %	15.720	1.429	35	95 tx
total	**273**	138	**50,5 %**	277.118	2 008	305	76 tx

Nombre et valeur (en £.) des prises en 1598, nombre de corsaires armés

port d’armement	total des prises	nombre de prises estimées	%	valeur totale (£.)	valeur moyenne	nombre armements corsaires	tonnage moyen
Londres	44	21	48 %	25.055	1.193	43	273 tx
Southampton	9	8	89 %	4.468	560	9	51 tx
Dorset	11	8	73 %	8.934	1.117	10	NR
Devon et Cornwall	7	0	0,0 %	NR	NR	11	NR
Briston et Bridgewater	3	3	100,0 %	354	118	3	150 tx
autres ports	0	0	NR	0	0	1	NR
port inconnus	2	0	0,0 %	NR	NR	9	282 tx
total	76	40		38.811	970	86	200 tx

Estimation du coût (en £.) de l’équipement d’un corsaire selon sa taille pour six mois

tonnage	Pour un bâtiment de 50 tx	Pour un bâtiment de 200 tx	Pour un bâtiment de 350 tx
nombre d’hommes	30	100	175
valeur du navire	150	800	1750
valeur des canons	36	252	387
valeur de la poudre, boulets etc.	37	249	398
valeur des munitions de bouche	117	390	686
valeur des autres provisions	5	18	32
coût de réparation	15	80	175
coût total de l’armement	174	737	1288
investissement total	360	1789	3425
% par tonneau (1)	7,2	9	9,8

(1) en £. sterling

en place durant chaque conflit, sans connexion avec les opérations officielles. Les négociants prennent l'habitude de se munir d'une commission en guerre et marchandises (*letter of marque ships*) pour réaliser les meilleurs profits possibles en joignant le produit du commerce à celui du pillage. La Tamise est devenue un énorme marché où se vendent les parts de bateaux, les souscriptions pour les voyages lointains. Bien des *gentlemen* ou *noblemen* sont étrangers à la chose maritime. Seule une poignée de négociants a eu cette nécessaire expérience. Sir John Pennington possède son propre vaisseau, la *Star*. Il a navigué sous Raleigh puis durant la guerre contre la France et l'Espagne. Avec son frère Isaac, ils ont une position importante au sein de la *City* et au Parlement. Sir John Watts, fils du grand promoteur d'Elizabeth, a commandé en course dès 1590. Sir Thomas Love a navigué pour l'*EIC* avant 1620. Mais, en ajoutant le cas particulier de Robert Rich, comte de Warwick et de son escadre personnelle, la majeure partie des contributions est un moyen de diversifier ses placements et de risquer de l'argent. En 1628, 390 marchands britanniques ont déjà été pris par l'ennemi, quoique John C. Appleby parle de 737 à 1 000 prises réalisées durant cette guerre par les corsaires anglais, de quoi compenser largement ces pertes. Il évoque un butin de 800 000 à 900 000 £ entre septembre 1625 et novembre 1630. La guerre civile qui débute en 1642 ne semble pas favorable à la course londonienne. Les marchands de la capitale et du Parlement sont plutôt les victimes de corsaires jacobites et irlandais : entre 1642 et 1650, ceux-ci réalisent 250 prises dont 78 sont anglaises. Le Commonwealth ouvre une nouvelle période. Bernard Capp mentionne le cas de Jacob Reynolds, officier de la *Navy*, qui se plaint, en 1654, d'avoir capturé 15 prises sans toucher un seul penny. La course d'État en général n'est pas logée à meilleure enseigne puisque pour le lustre 1655-1659, Capp ne parle que d'un revenu net de 8 000 £. Le délai de liquidation d'une prise peut aller jusqu'à quatorze mois. Pourtant une mutation se produit dans la *Navy* qui aboutira définitivement à la séparation entre la course privée et celle de l'État. En 1643, le Parlement ne dispose que de 30 vaisseaux avec 44 marchands armés. Jusqu'en 1660, 216 vaisseaux s'ajoutent dont 110 sont des prises, la plupart hollandaises : cette ancienne collaboration n'est plus nécessaire. Durant les trois guerres anglo-hollandaises, s'il est question de respectivement 100 à 1 700 selon les données, 522 et 500 navires perdus par les Provinces-Unies, on ne connaît pas la répartition entre preneurs, pas plus que les bases corsaires d'origine.

Les travaux de Sir George Clark et, plus récents, ceux de W. R. Meyer éclairent sur la course anglaise au moment de la rupture avec la France en 1689. Les Britanniques distinguent la grande course (*high privateering*) de la petite course côtière (*Channel privateering*). Durant la guerre de la Ligue d'Augsbourg, la Haute Cour de l'amirauté délivre 490 lettres pour courir contre les Français – non inclues les commissions délivrées par les gouverneurs des colonies qui agissent alors comme vices-amiraux. Ces 490 commissions représentent 406 navires dont 77 % armés par des marchands londoniens et 14 % par des armateurs anglo-normands. La lettre de marque n'est fournie que contre une caution de 3 000 £ pour un navire avec un équipage de plus de 150 hommes et 1 500 £ au-dessous. Comme les Français, les Anglais distinguent également les armements en course pure (*letter of marque*) des armements en guerre et marchandises (*letter of marque ships*). Dans ce dernier cas, le capitaine a entière liberté de croiser si l'opportunité apparaît intéressante, mais il s'agit d'une activité de circonstance. Le capitaine William Kidd semble avoir navigué avec une telle commission. Devant la baisse des effectifs de la *Navy*, l'amirauté n'émet que des lettres de marque par voyage et non plus pour la durée de la guerre, comme c'était le cas auparavant. Il en résulte pour l'historien que ce n'est qu'entre 1695 et 1697 qu'il est possible de distinguer ces deux types de lettres. Sur 155 commissions, 104 concernent les armements en guerre

et marchandises (67 %), la plupart de Londres, avec une moyenne de 160 tx, 23 canons et 56 hommes, alors que les corsaires ne jaugent en moyenne que 55 tx, ne portent que 8 canons et 39 hommes. Ainsi, les armements corsaires représentent un tiers en nombre et seulement 9 % en terme de tonnage, 25 % en terme d'équipages. De quoi revenir sur une constante, 33 des 51 corsaires sont anglo-normands (64 %), les deux tiers relevant de Guernesey, la véritable base corsaire des Anglais.

S'agissant des prises, le plus grand nombre est réalisé par les *H.M. Ships* et les perquisitions de l'amirauté, soient 777 contre 512 pour les corsaires privés (1 289 prises en tout incluant les reprises). Ce n'est qu'en 1692 et 1693 que les corsaires privés ont des scores supérieurs. Les navires capturés par la *Navy* sont en général plus gros, la moyenne est de 93 tx contre 69. Sur les 512 prises réalisées par les corsaires privés, 210 ont été condamnées au profit d'armements londoniens, 48 dans d'autres ports britanniques (mais la moitié avec des intéressements issus de la capitale). Les petits corsaires anglo-normands conservent la tête avec 254 prises, surtout à partir de 1694. En revanche, la taille des prises redonne l'avantage à Londres, 97 tx contre 48 en moyenne. Les petits corsaires de Londres opèrent souvent depuis les Cinque-Ports, certains tels Henry Martin (20 prises en deux ans) ou son compère William Young (42 prises en trois ans) sont célèbres. Ils ont derrière eux les grands marchands de la *City* comme John de Grave, Peter Eaton, Samuel Lockley, Thomas Chambers et John Frank ou Francis Minshall. Par ailleurs, Grave, Sir Alexander Rigby, Francis Gosfright et Samuel Sheppard tirent plutôt leur profit de la grande course. Se trouvent également de grands personnages tels Sir Edmund Harrison, directeur de l'*EIC* ou Sir John Somers, Lord chancelier ou Sir Edward Russel, le Premier Lord de l'amirauté, etc. Mais l'intérêt de la chose est que les moyens mis en œuvre ne sont pas énormes étant donné que la chasse est surtout dirigée contre les propres alliés et les neutres qui se livrent à un commerce illicite avec la France, interceptés dans la Manche : Guernesey, de son côté, arme 38 corsaires qui réalisent 192 prises, la plupart françaises.

Les profits ne semblent pas extraordinaires, beaucoup reviennent bredouilles. Les liquidations des prises de Young et Martin donnent une moyenne de 748 £ par capture. La valeur moyenne de 188 prises tourne autour de 710 £, de quoi estimer le montant annuel de la course à 40 000 £ : à peine 0,5 % de ce que produit le commerce extérieur britannique en 1696-1697, années de guerre. Cela n'a donc plus rien à voir avec l'impact de la course à l'époque des « chiens de mer » d'Elizabeth. W. R. Meyer parle d'inactivité durant les trois premières années de la guerre, c'est-à-dire jusqu'à La Hougue (mai 1692). Le déploiement des escadres françaises serait donc une raison. Il faut aussi compter sur la prohibition absolue mise en place par le Parlement sur les importations de marchandises françaises. De fait, des produits d'outre-Manche sont prétendument tirés de prises, en réalité importés frauduleusement. En 1690, tout ce qui relève de la France doit être enfoncé, détruit ou brûlé et les officiers qui autorisent sciemment les marchandises à passer peuvent être condamnés à 500 £ d'amende. Dès 1692, il faut tempérer ce blocus de crainte de voir disparaître la course. Un acte du Parlement spécifie que les propriétaires et les équipages se partageront l'entière valeur de la prise après déduction des droits sur les denrées si elles sont françaises, le seul dixième pour la Couronne étant prélevé pour les marchandises d'un autre cru. Ce n'est pas un hasard si le nombre de prises est alors multiplié par 4,5 dans les îles Anglo-Normandes. Au contraire, la course londonienne, qui s'apparente plus à une mission des douanes, est très active au début du conflit jusqu'à ce qu'il apparaisse que le dommage causé à la France reste minime alors que Danois et Suédois, excédés par ces mesures, ferment le détroit de Sund aux Anglais et aux Hollandais. En outre, Clark mentionne des actes de cruauté qui n'ont pas dû arranger les

relations : notamment le cas d'un équipage suédois fouetté et torturé. Le recrutement des équipages reste un élément majeur. La *Navy* use de deux méthodes : la presse – *press-gang* -, mesure de conscription impopulaire, et l'embargo dans les ports jusqu'à complément des équipages des *men of war*, procédé onéreux qui désavantage les marchands supposés être protégés. À noter que le Gouvernement échoue à introduire le système de l'inscription maritime à la française. Le vieux système demeure, enrichi de nouvelles dispositions. En 1692, les corsaires doivent verser la moitié de leurs équipages à la *Navy*. La même année, l'amirauté oblige les demandeurs de commission à déclarer la proportion de paysans embarqués, forçant ces derniers à utiliser des subterfuges comme déguiser des marins en paysans et falsifier les déclarations. Du coup, un ordre du Conseil privé de 1694 autorise le commandant d'un vaisseau de guerre à confisquer de quoi constituer la moitié de son équipage sur les corsaires rencontrés en mer. Les commissions sont ajournées.

Le fait de détenir la maîtrise de la mer est autrement plus important. Les Malouins font à eux seuls plus de prises que l'ensemble des ports anglais. Par ailleurs, les corsaires anglais ne se préoccupent que des bâtiments de commerce ennemis, les vaisseaux de guerre sont laissés à la *Navy* : des 17 vaisseaux français condamnés, aucun n'a été pris par un armement corsaire, des 232 corsaires français condamnés, 41 seulement sont le fait de corsaires anglais (17 %) mais, sans surprise, ce sont les corsaires jersiais et guernesiais qui prennent le plus de risque. Au total, la nuisance causée à la France est peu significative. Il ne faut pas oublier que Guillaume III, roi d'Angleterre reste stadhouder des Provinces-Unies. Il y a donc eu une collaboration entre les deux nations, une tentative de faire de la course le moyen de causer des dommages à l'ennemi. Cependant, Clark insiste sur la suspicion très forte à l'égard de cet outil de la part des autorités, ne serait-ce que par des actes de piraterie qui perdurent : le fait d'attaquer des navires amis avec le pavillon ennemi, le recours à la violence qu'il faut justifier diplomatiquement, le commerce avec l'ennemi. Cela semble aller dans le sens des résultats du conflit suivant.

Durant la guerre de Succession d'Espagne, 1 622 commissions ont été délivrées (490 auparavant), pour 1 343 navires effectivement armés (contre 406). Par rapport au nombre de commissions, 58 % relèvent d'armateurs londoniens (15 % pour Jersey et Guernesey, Bristol réapparaît avec plus de 8 %). Surtout, 62 % des corsaires armés dans la capitale jaugent entre 100 et 300 tx. En tout 2 239 prises sont réalisées, mais la *Navy* conserve l'avantage avec 1 063 prises d'un tonnage moyen de 100 tx tandis que les 1 176 prises réalisées par des corsaires ou des marchands porteurs de commissions mixtes n'offrent que 50 tx en moyenne. Par rapport aux chiffres de W. R. Meyer, les données fournies ici par David J. Starkey sont différentes : 956 prises faites par la course privée et 1 266 par la *Navy*. Sur ces 1 176 prises, seulement 185 sont le fait des Londoniens (16 %) contre 788 pour les îles Anglo-Normandes (67 %). C'est respectivement 22 % et 55 % pour Starkey. Parmi les capitaines « fortunés » de ce conflit, Samuel Shapman, maître d'une série de petits sloops tous baptisés *Neptune*, s'empare de 16 prises entre 1705 et 1708 : Jacques Cassard, à la même période, en fait plus de 60. Ces petits corsaires mènent une course semblable à celle des Anglo-Normands. Le capitaine James Lingoe commande le *Postillon*, navire appartenant aux frères Mascalls (John et John) qui jauge 50 tx et porte 8 canons avec 40 hommes. Ces armateurs possèdent 7 corsaires réalisant 42 prises au large de Douvres entre 1703 et 1707, d'une valeur moyenne de 500 £. Il s'agit donc d'opérations à court rayon d'action et de peu de valeur. En réalité, Londres maintient sa préférence aux *letters of marque ships*. Ceci est compréhensible dans la mesure où l'activité dans la Manche régresse alors qu'elle s'accroît en Méditerranée et au large de l'Espagne, ennemie cette fois de l'Angleterre. Cette dimension à long rayon d'action relève le tonnage moyen des corsaires londoniens à 217 tx (contre 42 pour les

Anglo-normands). Le champ d'action s'étend jusqu'à Terre-Neuve (une vingtaine de prises et une douzaine de rançons) sans compter la campagne de course en mer du Sud de William Dampier où sont intéressés les frères Mascall. En Méditerranée, 80 prises sont réalisées par les corsaires de Londres (43 %) avec des *letters of marque ships*, seul moyen de limiter les risques que suppléent les profits du commerce. Les corsaires zélandais adoptent, de leur côté, un profil bien plus axé sur la course pure. Pour les Londoniens, la course est une opportunité qui se présente ou non, avec la possibilité de liquider rapidement les prises à Lisbonne, Port-Mahon, Barcelone, Livourne, Naples, Gênes ou Cagliari. Il n'y a pas, en ces endroits, de *vice-admiralty courts.* Ainsi l'*Embuscade* (capitaine Thompson) de 330 tx, 20 canons et 60 hommes (seulement!) capture 11 navires entre 1708 et 1711 dont 5 sont menés à Barcelone, 3 à Naples, 2 à Lisbonne et 1 à Alicante.

Durant les premières années de la guerre, les cargaisons confisquées ne sont pas inclues dans les marchandises prohibées avec la France et l'Espagne (prohibition levée pour l'Espagne dès 1705). Seul un droit de 15 £ est levé par tonneau sur les vins français saisis, qui passe à 25 £ en 1708. Cette possibilité d'obtenir du vin français par le seul truchement des prises (ou pseudo prises) confère aux corsaires une sorte de monopole qui s'écroule en 1711 quand cesse la prohibition sur les importations de vin. Par ailleurs, le traitement réservé aux neutres est bien plus favorable que dans le conflit précédent, il y a donc beaucoup moins de condamnations. En ne retenant que la valeur des cargaisons, la course rapporte à l'Angleterre 1 million de livres sterling mais les prises réalisées par la *Navy* sont incluses. Les corsaires privés ramènent pour 550 000 £ (navires et marchandises) soit 50 000 £ par an, de quoi demeurer dans la même proportion qu'au précédent conflit: 0,5 % de la valeur du commerce annuel.

Au XVIIIe siècle, Londres conserve de petits corsaires qui sillonnent la Manche prenant sur les pêcheurs et petits caboteurs français tout en contrôlant le commerce des neutres à destination des ports tenus par les Bourbon. La plupart de ces navires, qui opèrent à partir des ports du Kent, jaugent entre 20 et 70 tx, portent entre 4 et 8 canons et autant de pierriers avec un équipage de 12 à 80 hommes. Ils mènent de courtes campagnes de deux semaines tout au plus. La guerre contre les Provinces-Unies donne un regain d'intérêt à ce mode d'attaque, entre 1780 et 1783. La course est aussi l'œuvre de marchands formant de petites escadres (*Deep-water Private Ships-of-War)* mieux armés en artillerie et équipage pour l'occasion. Une société londonienne, la *Reprisal Association*, se charge de collecter les fonds auprès de riches souscripteurs. Ainsi, en 1778, réunissant plus de 10 000 £, elle est capable d'acheter deux de ces navires privés de haute-mer le *King George* de 24 canons et 150 hommes et la *Queen Charlotte* de 32 canons et 200 hommes. Néanmoins, les marchands qui appareillent avec une *letter of marque ships* restent majoritaires. C'est particulièrement le cas pour la Méditerranée mais aussi pour les voyages africains en circuit et les droitures américaines.

La courte guerre des Deux Philippe permet à Londres d'engager 61 navires corsaires – soit 62 % du total en Angleterre. La guerre de Succession d'Autriche voit un ralentissement des commissions prises par les entrepreneurs londoniens: 841 commissions sur 1 582 (53 %) et 614 navires réellement armés en course sur 1 191 (51 %) avec un tonnage moyen en hausse à près de 300 tx. La petite course en Manche ne se met en place qu'à partir de mars 1744, avec l'entrée en guerre de la France. Londres y prend une part assez faible (12 % des bâtiments engagés et 3 % du total des armements corsaires londoniens) au regard de Jersey et Guernesey (36 %) et des ports du Sud-Est (28 %). Les navires privés de haute-mer armés à Londres sont au nombre de 101, soit 46 % du total – et 17 % du total des armements corsaires londoniens – devant Bristol avec 22 %. La capitale arme 29 des 51 bâtiments de plus de 200 tx. La croissance du commerce colonial antillais

Proportion des commissions en guerre dans les armements corsaires londoniens
et nombre de prise(s) par armement

conflits	armements	commissions en guerre	commissions en guerre et marchandises	proportion des commissions en guerre et marchandises	nombre de prises	nombre moyen de prise(s) par armement
1689-1697	406	NR	NR		210	0,52
1702-1713	671	82	589	87,70 %	208	0,31
1739-1748	614	123	491	79,90 %	107	0,17
1756-1763	648	106	545	84,10 %	73	0,11
1778-1783	719	111	608	84,50 %	144	0,2

français explique largement ce choix de formation d'escadres comme celle réunissant le *Bacchus*, la *Dursley Galley* et le *Hunter* en mai 1744 et dont les promoteurs sont Jalabert, Belchier et Ironside. D'autres suivent. Ainsi en juillet 1745, le *Duke* et le *Prince Frederick* portant ensemble 48 canons et 399 hommes, rencontrent au large des Açores trois marchands espagnols venant de Callao sans escorte. Deux finissent par être capturés. Le capitaine James Talbot, en mettant la main sur le *Marquis d'Antin* et le *Louis Erasmus* s'empare pour 700 000 à 1 million £ de marchandises et métal précieux. Il s'agit là de la plus grande prise réalisée au XVIII[e] siècle, l'armement s'élevait sans doute à 20 000 £, le retour sur investissement est de 3 500 % ! Sur les 857 prises jugées, la course privée est concernée pour 408 (48 %), dont 107 concernent Londres (26 %), 82 Bristol (20 %) et 124 les îles Anglo-Normandes (30 %). La valeur des prises donne l'avantage à la course à long rayon d'action avec un bénéfice de près de 22 % par rapport au capital investi.

Durant la guerre de Sept Ans, Londres fait encore aussi bien que Bristol et Liverpool réunies, avec 811 commissions ce qui ne représente plus que 38 %, 648 navires armés en course (38 %) et un tonnage moyen de 312 tx. La capitale se désintéresse un peu plus de la petite course dans la Manche, largement supplantée par les îles Anglo-Normandes d'une part et les ports de la côte Sud de l'Angleterre – 23 navires de moins de 100 tx armés soit 3,5 % du total des armements corsaires. Les armements privés de haute-mer sont au nombre de 83 (13 % du total des armements londoniens). Londres maintient sa supériorité, expédiant en mer 44 bâtiments, dont 32 de plus de 200 tx (73 %). Les motifs sont les mêmes que précédemment, à quoi s'ajoute l'écrasante maîtrise des mers par la *Navy* qui rafle 794 des 1 176 prises réalisées durant ce conflit. Le peu restant « abordable » s'élève à 73 prises pour Londres (19 %).

Bien que le tonnage moyen des corsaires londoniens s'accroisse un peu plus durant la guerre d'Indépendance (330 tx environ), et que numériquement, les armements soient plus nombreux (719), proportionnellement, la chute se poursuit : sur les 2 676 armements, Londres ne représente que 27 %. On l'a dit, la guerre contre les Provinces-Unies redynamise la zone de la Manche ainsi que l'ouverture de la mer du Nord : Londres arme 43 corsaires de moins de 100 tx sur les 517 au total. Elle demeure l'unique port à pouvoir armer de gros marchands de plus de 200 tx en guerre. Elle en arme 68 en tout sur un total de 288 soit un petit quart. Si les armements privés l'emportent avec 1 312 prises contre 1 021 pour la *Navy*, Londres n'est concernée que pour 126 : moins de 10 %. Cependant, des capitaux placés dans d'autres ports britanniques ont permis 18 captures supplémentaires. L'*Enterprize* est l'exemple le plus fameux trouvé durant ce conflit. Avec ses 700 tx et ses 200 hommes,

il ramène 14 prises dont certaines richement chargées.

Par la suite, entre 1793 et 1815, Londres recevra 3 801 commissions en course sur un total de 10 256 (37 %), armant 1 179 bâtiments sur un total de 3 605 (33 %). Le lien de la capitale avec la course se prolonge donc largement sous la Révolution et l'Empire mais le tableau suivant, en résumant les résultats produits par D. J. Starkey, montre que les négociants de la *City* ont certes diversifié leurs activités en s'investissant dans la course mais n'ont, à travers le siècle, jamais perdu de vue la nécessité de privilégier le commerce avant tout.

Philippe Hrodej

☛ *Îles Anglo-Normandes, Barcelone,* Bayning, Cassard, *Cinque-Ports,* Dampier, *Gênes,* Kidd, *La Rochelle, Lisbonne, Livourne,* Middleton, Pavillons corsaires et pirates, Raleigh, Watts

Lorenzi Guglielmo, dit *Lorenzo Corso* (vers 1734, Nonza [Corse]-, 15 janvier 1799, La Valette)

La famille maternelle de Guglielmo Lorenzi est réputée pour ses activités corsaires et trois de ses demi-frères – Gio Francesco, Gio Giacomo et Giuseppa Maria – nés d'un premier mariage de sa mère avec Antonio di Natali, avaient une réputation de « corsaires de métier ».

Guglielmo quitte le domicile familial à l'âge de 11 ans pour rejoindre son demi-frère le capitaine corsaire Gio Francesco di Natale ; cette décision le conduit également à s'installer à Malte où se trouvent ses autres demi-frères. Établi à La Valette, il voyage sans cesse sur le bâtiment de son frère Gio Francesco, allant au Levant *a corseggiare contro l'infidele*. En 1756, il épouse, à Malte, Angela, fille d'Aloysius Gelfo, lequel gagne en partie sa vie grâce à la course ; cette union renforce ses liens avec les entreprises maritimes corsaires en obtenant des patentes de différents États dont la Russie ; ainsi, il commande, en 1767, la felouque la *Victoire* avec un équipage d'une trentaine d'hommes. L'intérêt de la Russie pour la Méditerranée et les mauvaises relations de celle-ci avec l'Empire ottoman offrent à Guglielmo Lorenzi, comme à d'autres corsaires maltais, un regain d'activité pour la course. En 1781, avec une petite frégate montée par 60 hommes, il réussit à s'emparer d'une grosse frégate turque avec plus de 200 hommes à bord et commandée par des officiers réputés pour la course en Méditerranée ; cette action lui vaut de la part des Russes le titre de « glorieux corsaire Guglielmo » et la première acclamation publique du règne du grand maître Emmanuel de Rohan Polduc qui fait de Lorenzi un donat de l'ordre des hospitaliers de Saint-Jean. Les liens avec les Russes s'affirment dans les années 1780 quand le général Zaborovsky, basé à Trieste, s'assure de ses services pour le compte de la marine russe. En 1789, il dirige, avec l'aide d'Angelo Franceschi, partenaire corse de ses expéditions corsaires au cours des années précédentes, une escadre formée à Malte ; celle-ci est composée de sa frégate *Santa Ursula e la Fama* – avec un équipage de 200 hommes environ et 56 canons – et trois autres bâtiments confiés par Voinovich, consul russe établi dans les îles grecques.

Selon les plans russes, Lorenzi doit couper la route maritime reliant Alexandrie à Constantinople et favoriser une révolte égyptienne contre l'autorité turque. Si les débuts des opérations sont favorables à l'escadre russe commandée par le capitaine Lambro-Caccioni, la guerre tourne en faveur des Turcs : en 1790, l'escadre de Lorenzi, forte de neuf bâtiments, est vaincue au large de Chypre, par une flotte turque de quatorze navires. Lorenzi parvient à trouver refuge dans l'île de Largentière pour faire réparer ses bâtiments et met ensuite à la voile en direction de Malte et la Sicile. Ses efforts sont néanmoins appréciés des Russes qui, en 1792, le font chevalier de l'ordre de Saint-Georges et lui attribuent le grade de colonel des troupes de Sa Majesté l'Impératrice de Russie.

En juin 1798, après la prise de Malte par les troupes françaises menées par le général Bonaparte en route pour l'Égypte, Lorenzi rejoint

les forces maltaises opposées aux Français. À la suite de l'échec de la prise du palais du gouverneur français, Lorenzi est arrêté par les soldats français ; traduit en cour martiale, il reconnaît être parmi les conspirateurs : condamné à mort il est fusillé, à La Valette, le 15 janvier 1799.

Gilbert Buti

☛ *CADIX*, NATALE, *MALTE*

LOUISBOURG

L'île du Cap-Breton (Nouvelle-Écosse) appelée aussi « Terre des Bretons » est connue dès le début du XVIe siècle par les pêcheurs principalement de Bretagne et de Grande-Bretagne mais aussi par ceux de toute l'Europe atlantique qui y trouvent la meilleure morue marchande. De plus, à partir du second voyage de Jacques Cartier, en 1535, elle commande le détroit de Cabot, qui la sépare de Terre-Neuve et devient désormais la voie maritime recommandée pour accéder au fleuve Saint-Laurent. Le sol de l'île, plutôt rocheux et peu fertile, se prête peu aux établissements permanents qui, à partir du début XVIIe siècle, se fixent plutôt sur les rives de la baie Française (de Fundy, Nouvelle-Écosse).

Au terme de la guerre de Succession d'Espagne, lors des négociations de paix, la France tient absolument à conserver en Amérique du Nord un vaste espace marin qui lui assure la continuité de la pêche et du commerce des pelleteries. Par le traité d'Utrecht (1713), la France cède à l'Angleterre ses possessions en Acadie et à Terre-Neuve sauf l'île Saint-Jean (île du Prince-Édouard) et l'île du Cap-Breton. Ayant perdu Plaisance (Terre-Neuve) et Port-Royal (Annapolis Royal, Nouvelle-Écosse), ses deux places fortes, la France entreprend sans tarder la construction d'une ville fortifiée dans la baie de Gabarus, sur la côte orientale de l'île du Cap-Breton. La forteresse de Louisbourg, qui sera élevée à partir de 1715, vise à défendre l'entrée du golfe et du fleuve Saint-Laurent, à protéger le Canada et à préparer une éventuelle reconquête de la Nouvelle-Écosse. Joseph de Mombeton de Brouillan de Saint-Ovide, le gouverneur de Plaisance, est chargé, le 2 septembre 1713, comme lieutenant de Roi, de prendre le commandement de l'île Royale dont il sera ensuite gouverneur de 1718 à 1737. Dès décembre 1713, 155 des 265 habitants de Plaisance sont transférés à l'île Royale sur 31 bateaux de pêche. Les autres suivent en 1714, dont la vingtaine de capitaines corsaires qui naviguaient habituellement à partir de Plaisance. Quelques centaines d'Acadiens des environs de Port-Royal ainsi que la plupart des célèbres corsaires, dont Pierre Morpain, s'installent aussi à l'île Royale. S'y ajoutent des émigrants venus de France ainsi que les hommes et femmes de tous métiers employés à la construction de la ville. En 1716, l'île Royale compte environ 3 000 personnes concentrées principalement à Louisbourg ; 47 vaisseaux y sont ancrés, sous la responsabilité de Morpain, devenu capitaine du port. Ce dernier veille aux installations portuaires, à la construction et à l'armement des vaisseaux et à la direction de la navigation ; il continue de piloter, à l'occasion, les bâtiments de transport dont il surveille aussi le chargement et le déchargement. 15 bateaux sortent des chantiers en 1741 mais, en 1743, on en achète 17 dans les colonies anglaises.

Une structure coloniale se met en place à Louisbourg, à partir de 1717, avec un gouverneur et un commissaire-ordonnateur, nommés par le Roi, qui se partagent le pouvoir exécutif sur l'île Royale et sur l'île Saint-Jean – île du Prince-Édouard. Le conseil supérieur est assisté d'un tribunal civil et correctionnel et, en 1749, s'ajoute un tribunal d'amirauté. En principe, l'île Royale relève du gouverneur général de la Nouvelle-France, à Québec mais, en pratique, ses administrateurs traitent directement avec la cour de Versailles. Louisbourg s'affirme rapidement comme plaque tournante du commerce entre le Canada et les Antilles et la France. On y entrepose la morue, les farines, le bois, les pois et autres légumes produits au Canada, en

vue de les réexpédier à Saint-Domingue sur les navires qui déchargent le rhum, la mélasse, le sucre et autres produits exotiques destinés à Québec. Ainsi, bien que l'île Royale produise peu de denrées alimentaires, Louisbourg ne souffre jamais de famine, même en temps de guerre. En 1729, 80 à 90 vaisseaux entrent dans le port ouvert toute l'année, y compris en hiver.

Des produits de la Nouvelle-Angleterre entrent aussi très facilement à Louisbourg. En effet, le commerce interlope est très actif et croît régulièrement malgré les efforts du ministre de la Marine pour y mettre fin. En 1739, 49 navires de la Nouvelle-Angleterre et de la Nouvelle-Écosse accostent à Louisbourg et 78 en 1743, alors que 56 et 58 navires français y abordent au cours des mêmes années. Même certains agents de l'État, notamment le commissaire-ordonnateur François Bigot, sont suspectés de tolérer le commerce avec les colonies anglaises et même d'y trouver une source d'enrichissement.

Avec la déclaration de guerre de Succession d'Autriche, en 1744, des armements en course sont dirigés sur les côtes du Massachusetts contre les navires anglais. Des capitaines corsaires ayant déjà fait leurs preuves en Acadie, comme Philippe Le Neuf de Beaubassin, Pierre Morpain et Joannis d'Olabaratz s'attaquent aux vaisseaux marchands et aux bateaux de pêche anglo-américains. Le commissaire-ordonnateur Bigot place de fortes sommes dans les entreprises de course. Propriétaire des deux cinquièmes du *Cantabre,* acheté et armé pour 17 500 l-t, avec Joannis d'Olabaratz, Duvivier et Duquesnel, il possède aussi une partie du *Saint-Charles* de 75 tx – valeur totale 8 850 l-t – et du *Brador* – valeur totale 34 590 l-t. Mais les colonies anglaises répliquent vivement. D'après le gouverneur du Massachusetts Shirley, les corsaires anglais auraient capturé plus de 40 navires français en 1744, endommagé les pêcheries et incendié plusieurs villages.

D'autre part, le gouverneur de Louisbourg, Le Prévost Duquesnel, organise en 1744, deux expéditions contre les postes de Canso et d'Annapolis Royal (Port-Royal) avec le *Succès* de 90 tx, commandé par François Dupont Duvivier. La capitulation de Canso est obtenue mais Annapolis Royal résiste, fortement soutenu par des navires de Boston. Le 11 mai 1745, Louisbourg subit un siège commandité par l'ensemble des colonies anglaises : 63 navires portant 8 000 combattants s'attaquent à la forteresse défendue par 1 500 hommes. Les trois vaisseaux de guerre envoyés par le ministre de la Marine Maurepas trouvent le port fermé, à leur arrivée le 22 mai. Le gouverneur de Louisbourg résiste jusqu'à la fin de juin mais l'arrivée de renforts anglo-américains décide le conseil de guerre français à la capitulation, signée le 27 juin.

Le traité d'Aix-la-Chapelle, en 1748, met fin à la guerre et revient au *statu quo pro ante.* Avec le retour d'un gouvernement français, Louisbourg reprend son activité antérieure et retrouve une réelle prospérité. Les colonies anglaises n'abandonnent pas leur projet de s'emparer des possessions françaises et, dès la nouvelle déclaration de guerre entre la France et l'Angleterre, en 1756, une trentaine de navires français sont capturés au large de Louisbourg. Les Indiens, amis des Français, répliquent par un raid en Virginie, scalpent environ 600 chevelures, brûlent des villages, emmènent 500 prisonniers à Louisbourg et sèment la terreur chez les Anglo-Américains. Le rythme des attaques s'accélère, de part et d'autre. En 1757, l'escadre de l'Amiral Dubois de La Motte, avec ses 24 vaisseaux de guerre, armés de 1 322 canons arrive à repousser la flotte anglaise commandée par le vice-Amiral Franҫis Holburne. Mais d'autres forces anglaises se présentent devant Louisbourg à la fin de mai 1758 : 39 *men-of-war* montés de 1 842 canons, 127 transports avec 14 000 hommes commandés par Edward Boscawen, auquel se joint une armée de terre de 13 142 hommes commandés par Jeffery Amherst, tous sous l'autorité du brigadier général James Wolfe. Du côté français, la défense se résume à 11 navires de guerre portant 514 canons, 3 870 hommes d'équipage et 3 520 soldats de la garnison. La place tiendra pendant deux mois : du 22 au 26 juillet,

Louisbourg est bombardée, ce qui déclenche la capitulation. La chute de Louisbourg entraîne celle, définitive, de l'Acadie et libère dorénavant la voie maritime à l'ennemi pour l'accès au golfe et au fleuve Saint-Laurent, vers Québec, la capitale de la Nouvelle-France.

Raymonde Litalien

☛ *BOSTON,* DUQUESNE, LENEUF DE LA VALLIÈRE DE BEAUBASSIN, MOMBETON DE BROUILLAN, *PORT-ROYAL*

LOWTHER GEORGE (?-1722)

Comme Every, Lowther entre dans l'histoire comme maître en second sur un négrier de la *Royal African Company*, le *Château de Gambie* de 16 canons et 30 hommes, commandé par Charles Russell. Originaire sans doute de Londres, Lowther vit à East End sans qu'on ne connaisse rien de sa carrière antérieure. Dans le bâtiment, une compagnie de soldats est embarquée, sous les ordres du capitaine Massey. Elle est destinée à former la nouvelle garnison du fort King James détruit par Howell Davis. En mai 1721, le navire entre dans la rivière de Gambie. La situation ne tarde pas à se dégrader. Massey se plaint des mauvais traitements réservés à ses hommes. De son côté, Lowther s'oppose à Russell, homme dur et inflexible comme la Compagnie exigeait que soient ses capitaines. À ce conflit entre individus, se greffe un contexte déplorable dû à la grande négligence des actionnaires à l'égard du personnel dans un environnement pathogène particulièrement fort. Après une station de quatre mois sans moyen de désertion, John Massey fait cause commune avec Lowther. Le navire leur permettra de regagner l'Angleterre. Les canons du fort sont démontés, l'ancre est levée. Une fois en mer, Lowther parvient aisément à convaincre marins et soldats de la folie qu'il y a à affronter les autorités. Un pavillon noir est hissé, une charte passée par-devant toute la compagnie, assez généreuse en matière de compensations. Le navire est rebaptisé la *Delivery*. Un brigantin de Boston est pillé devant la Barbade, puis un sloop français au large de Saint-Domingue, chargé de vin et d'eau-de-vie. Les pirates font main basse sur ce précieux chargement mais Lowther doit à présent faire face à l'impétueux officier de terre qui, lassé par cette vie inactive, entend organiser une descente à terre avec ses hommes. Un sloop de la Jamaïque est capturé sur lequel Massey s'embarque avec dix hommes. Le gouverneur de l'île britannique, Sir Nicolas Lawes, reçoit Massey avec compréhension, assurant qu'en cas de condamnation, il sera fusillé comme un soldat et non pendu comme un chien. Lowther ne s'était pas trompé en prédisant au bouillant officier la corde à Execution Dock.

Devant Porto Rico, Lowther capture un navire anglais et un pirate espagnol. Les deux navires sont incendiés, le premier pour obliger l'équipage à le rejoindre, le second pour éliminer toute concurrence. Puis c'est le tour d'un sloop de Saint-Christophe. Les pirates font route vers le Honduras. En passant faire aiguade au Grand Caïman, l'équipage de 13 écumeurs des mers d'un petit navire se joint à eux. Edward Low, leur capitaine, est pris comme lieutenant. Sous le nom de *Happy Delivery*, le navire forban est caréné. En janvier 1722, les forbans reprennent la mer, s'emparent d'un Bostonien de 200 tx, le *Greyhound* (le *Lévrier*). La résistance des Américains met les hommes de Lowther très en colère. L'équipage est maltraité, le bateau brûlé. D'autres navires yankees sont arraisonnés ainsi qu'un sloop de la Jamaïque, conservé par Lowther, et un navire du Rhode Island bien armé, remis à Edward Low (le *Revenge*). L'étape suivante, la baie d'Amatique, au fond du golfe du Honduras, s'avère une escale dramatique. Alors que la cargaison a été déposée à terre et que le *Happy Delivery* est couché pour sa carène, de féroces indigènes attaquent les aventuriers, obligés de tout abandonner et de se réfugier sur les deux derniers bateaux de la petite escadre. Au mois de mai, après plusieurs semaines de privation et de promiscuité, les Antilles sont en vue. Un navire, chargé de vivres, passe opportunément à leur portée. Edward Low et 44 hommes

quittent la compagnie sur le brigantin. Chacun tente sa chance séparément. Low poursuit sa carrière de prédateur en Nouvelle-Angleterre, à Terre-Neuve, et en Afrique. Il aurait finalement été attaqué et pendu par les Français aux Antilles en 1724. Lowther a conservé le même nombre d'hommes avec lesquels il se dirige le long des côtes du Maine, se saisissant de plusieurs pêcheurs et d'un marchand de Nouvelle-Angleterre, de retour de la Barbade. Le chargement est considérable : du rhum, du sucre, du poivre, des pièces de monnaies et des barres d'argent, ainsi que quelques esclaves. En faisant désormais route opposée, vers la Caroline du Sud, Lowther rencontre l'*Amy* (capitaine Gwatkins). Nullement impressionné, le marchand accepte le combat et place le forban dans une situation fâcheuse, entre ses canons et la terre. En tentant d'incendier le bateau pirate, Gwatkins est atteint d'un tir bien ajusté depuis le rivage. Lowther peut reprendre sa route, mais les pertes sont lourdes. Les survivants hivernent sur une île de Caroline du Nord dans des conditions très précaires. Au printemps 1723, Lowther part chasser les pêcheurs de Terre-Neuve tant pour s'approvisionner que pour rafler des marins. Il décide ensuite de gagner Blanquilla, petite île à 90 miles au nord de Cumana, pour rafraîchir ses hommes. Alors que les canons et les voiles sont à terre, il est surpris, en octobre, par l'*Eagle*, sous les ordres de Walter Moore et armé à la Barbade. Toute résistance est vaine ; Moore est sans pitié. Lowther parvient à s'enfuir à l'intérieur de l'île avec une partie de ses 16 hommes. Cinq sont récupérés par l'équipage barbadien, quatre autres par les Espagnols envoyés par le gouverneur de Cumana. On trouvera plus tard le corps de Lowther, un pistolet déchargé à ses côtés.

Philippe Hrodej

☛ DAVIS, EVERY, HOWELL, *LONDRES*, PAVILLONS CORSAIRES ET PIRATES

LUCIFER HENDRIK JACOBSZOON
(1583, Flessingue-1627)

Hendrik Jacobsz ou Jacobszoon Lucifer est originaire de Zélande. On trouve souvent comme date de naissance l'année 1583 mais sans que la source soit indiquée. Il agit comme corsaire au début du XVII[e] siècle. S'il apparaît dans les archives de la Chambre des comptes pour la vente de bois et autres produits en février 1607, on ne connaît pas la provenance de la prise. En 1605, Heijndrik Jacobssen ramène une caraque portugaise contenant du sucre et des dents d'ivoire revendus le 12 août. Il est possible qu'il s'agisse du même personnage car dans le document de 1607, il est appelé Hendrik Jacobssen Lucifer.

On le retrouve plus tard, en 1619, à la tête de deux navires armés en guerre dans les Antilles. Le témoignage est fourni par l'auteur anonyme du voyage du capitaine Charles Fleury. Entre 1623 et 1625, Lucifer agit de nouveau entre les Petites Antilles et l'embouchure de l'Amazone. Est-il au service de la *WIC* comme c'est le cas lorsqu'il quitte les Pays-Bas le 22 janvier 1627 à la tête de trois navires ? Cette escadre se compose du *Ter Veere* – 180 tx, 20 canons et 73 hommes –, du *Leeuwinne* – Jan Pietersz : 200 tx, 20 canons, 69 hommes – et du *Vlieghende Draeck* – Geleyn van Stapels : 90 tx, 14 canons et 42 hommes. Il transporte avec lui 36 colons qu'il doit amener sur la colonie hollandaise de Wapioco sur l'Amazone où il arrive le 3 mars. Le 25, l'escadre se dirige vers la Barbade, commerçant sur la route avec les Indiens. Le 4 mai, deux navires hollandais, *Het Kater* et *Bruinvis* se joignent à lui. Le 10 mai, les Hollandais trouvent un navire espagnol en piteux état qui vient d'être dépouillé par un corsaire anglais. Les Hollandais prennent les marchandises restantes puis coulent le navire. Ensuite, ils capturent un négrier portugais revenant d'Afrique avec 225 esclaves. Lucifer déleste le Portugais de 22 esclaves et le laisse poursuivre sa route. Fin mai, il se trouve devant Haïti. Afin d'accroître ses chances de capturer un navire espagnol, il

sépare l'escadre en deux groupes : trois navires chassent au sud de la Jamaïque et deux au sud de Cuba. Lucifer, à la tête des trois navires (*Kater*, *Ter Veere* et *Leeuwinne*), navigue vers la baie de San Antonio où il capture une frégate de Mexico.

Le 8 juillet 1627, il rencontre deux marchands espagnols. Après avoir échappé dans un premier temps au *Kater* et *Ter Veere*, les deux navires rejoignent le *Leeuwinne* qu'ils entourent. Une canonnade sévère s'engage. Les Hollandais se défendent avec les grenades à mains. Un navire espagnol est en feu alors que le navire Amiral tente de s'enfuir. Ils éteignent l'incendie sur le premier navire et capturent le navire Amiral. L'équipage espagnol est libéré et renvoyé sur le navire, tandis que l'Amiral est gardé ainsi que sa cargaison, composée de caisses d'indigo, de peaux, d'huile balsamique, etc. Blessé, Lucifer décède au cours du voyage de retour. L'escadre arrive au Pays-Bas le 5 septembre 1627.

Hendrik Jacobs Lucifer a été marié à Mayken Cornelisdr dont il a eu un fils, Jacob Hendrikszoon Lucifer, qui se trouve nommé, à la fin de l'année 1627, capitaine du navire *Ter Veere*. Est-ce lui le fameux Diego le Mulâtre ? On peut en douter. Jan Pietersz avec la *Leeuwinne* et Geleyn van Stapels sur un autre navire serviront dans l'escadre d'Ita.

Roberto Barazzutti

☛ DIEGO, FLEURY, ITA

LUPPÉ DU GARRANÉ JEAN-BERTRAND DE (1586, Garrané -1664)

Né dans le château familial de Garrané, propriété de la famille noble des Luppé depuis le milieu du XV[e] siècle, Frà Jean-Bertrand de Luppé du Garrané entre en 1600 dans l'Ordre de Malte comme chevalier de justice de la Langue de Provence. Après avoir accompli son année de noviciat au Couvent et avoir prononcé officiellement ses vœux en 1602, il entreprend ses quatre caravanes obligatoires, puis entame une riche activité corsaire qui dure trente ans, de 1605 à 1635, qui le conduit des côtes du Levant à celles de Barbarie. Ses célèbres *Mémoires*, rédigés à la fin de sa vie, dévoilent un chevalier qui manifeste un véritable amour de la mer et des affrontements navals, des voyages pimentés d'aventure mais toujours animés d'une foi sincère, qui le conduisent à pratiquer le *corso*, cette guerre sur mer menée au nom de la foi chrétienne et contre l'Infidèle. En 1635, il accepte un poste de lieutenant sur la première galère du roi de France, la *Réale*, qu'il occupe durant vingt-deux ans dans un vain espoir de promotion, mettant entre parenthèses sa carrière au sein de l'Ordre. De retour à Malte en 1657, il reprend ses activités corsaires en tant que capitaine de galère, mais échoue dans plusieurs de ses entreprises. Renonçant définitivement au monde maritime, il est alors récompensé de ses activités passées et promu grand commandeur de la Langue de Provence, fonction à laquelle il renonce pour devenir, jusqu'à sa mort en 1664, grand prieur de Saint-Gilles, couronnement d'une carrière qui, si elle ne fut pas aussi brillante qu'elle aurait pu l'être, s'avère consciencieuse et honorable. C'est à lui que l'on doit la fameuse décoration du château de La Cassagne, situé dans le Gers, qui recopie en partie les fresques réalisées en 1574 par Matteo Perez d'Aleccio dans le palais du Grand Maître de Malte, en y adjoignant à la fois un portrait du chevalier et un plan de La Valette, cité bâtie après le siège de 1565 pour porter témoignage de la victoire des chevaliers sur les musulmans.

Anne Brogini

☛ *MALTE*

LÜTFI PACHA (v. 893/1488 - ap. 1541)

Albanais de naissance, Lütfi est ramené très jeune à Constantinople dans le cadre de la collecte d'enfants (*devchirme*). Il poursuit des études islamiques et juridiques poussées et reçoit la formation des cadres supérieurs de l'administration ottomane. Déjà avancé dans la hiérarchie sous Selîm I[er], il participe à toutes les campagnes militaires de l'Empire. Lütfi accède

au rang des hauts dignitaires de l'Empire en épousant la sœur du sultan Süleymân, Dewlet Shahi Sultan, et a pour ambition d'exprimer ses qualités d'administrateur dans le domaine naval. C'est au titre de chef de l'armée de mer turque qu'il mène, en 1533, la campagne navale destinée à regagner Coron, prise par l'Amiral impérial. Pendant ce temps, Süleymân et le grand vizir Ibrahim, donnent le commandement des galères au corsaire Khaïr-ed-Din dit Barberousse, maître d'Alger. Dès l'origine, les deux hommes, en compétition, se haïssent.

En 1537, Lütfi pacha commande, en qualité de troisième vizir, la flotte ottomane. Elle quitte Constantinople le 11 mai 1537 pour faire sa jonction à Valona (Avlonya, Vlorë) en Albanie avec l'armée de terre conduite par le sultan. Pour cette expédition, Khaïr-ed-Din, bien que *kapudan pacha*, ne commande alors qu'en sous-ordre au titre de quatrième pacha de l'Empire, mais prend soin d'affirmer son indépendance en organisant brillamment la logistique de la campagne. C'est toutefois Lütfi pacha qui dirige les opérations menées sur les côtes des Pouilles. Le 25 août 1537, ses forces débarquent et envahissent l'île de Corfou mais ne réussissent pas à s'emparer de la citadelle qui protège la capitale. Süleymân, le 7 septembre 1537, prend la décision de retirer les troupes. Tandis que Lütfi pacha ramène directement une partie de la flotte à Constantinople, Barberousse avec ses galères, saccage les côtes d'Albanie et quasiment toutes les îles des Cyclades. L'année suivante, Khaïr-ed-Din fait montre de sa supériorité militaire en remportant, le 28 septembre 1538, l'éclatante victoire de Preveza sur l'armée navale hispano-vénitienne.

Lütfi pacha garde pourtant la faveur du sultan. À la mort de Mustapha pacha, le 30 mai 1538, il accède aux fonctions de deuxième vizir puis devient grand vizir en succédant à Ayas Pacha, victime de la peste, le 7 juillet 1539. C'est à ce titre qu'il conduit les négociations avec la république de Venise qui aboutissent à un traité très favorable aux Turcs conclu le 20 novembre 1540. Au cours de cette période, sous les yeux d'Antonio Rincon, l'ambassadeur de France, le grand vizir tire parti de tractations secrètes entre Barberousse et les émissaires de Charles Quint pour discréditer le *kapoudan pacha* aux yeux du sultan. Mais, alors qu'Alger est menacée d'une expédition de Charles Quint, Barberousse parvient à renverser la situation en gagnant à sa cause la sultane Roxelane et l'épouse du grand vizir. Le 6 mai 1541, Lütfi pacha part en exil loin, comme il le dira lui-même, des « ruses des femmes », laissant Barberousse commander sans rival la flotte ottomane.

Édith Garnier

☛ *Alger*, Cyclades, Khaïr-ed-Din

Lynch Thomas (1633-1684)

Originaire du Kent, Thomas Lynch est fils de Theophilus et de Judith, fille de John Aylmer, évêque de Londres. Il entreprend en 1654 des études de droit à Gray's Inn, puis s'enrôle dans l'armée du Commonwealth. Il se retrouve ainsi capitaine dans le régiment qu'amène à la Jamaïque, en 1657, le général William Brayne. En 1660, il est l'un des deux délégués envoyés par le gouverneur d'Oyley, successeur de Brayne, pour rendre compte de l'état de cette colonie en Angleterre. En janvier 1661, il se voit attribuer par le Roi la charge de maréchal-prévôt de la Jamaïque à vie, devenant le premier officier de justice de l'île, où il s'en retourne peu de temps après. En 1662, lorsque la vieille armée de la conquête est dissoute par le gouverneur Windsor, il est nommé commandant de l'un des cinq régiments de milice formés pour la remplacer, et reçoit aussi en concession plusieurs terres dans la paroisse de Saint-Thomas, où il établit ses premières plantations. Il possède alors 1 000 acres à Port Morant sur lesquels travaillent 5 engagés et 37 esclaves pour un investissement de 3 000 £. Aussi, comme beaucoup, la course l'intéresse : il se porte caution du capitaine George Brimacain dont il est intéressé à l'armement. En avril 1663, il est admis au sein du Conseil de la colonie, et

l'année suivante, c'est à lui qu'est confié le gouvernement par intérim au départ du lieutenant-gouverneur sir Charles Lyttleton, qui sera l'un de ses plus sûrs alliés. À l'arrivée du nouveau gouverneur Modyford, il est progressivement dépouillé de toutes ses fonctions militaires et civiles. Retournant en Angleterre en 1665, il envisage d'approvisionner la colonie en bétail à partir de ses voisines Cuba et Hispañola et pour ce faire d'obtenir une licence de la couronne espagnole, projet qui ne se réalise pas. Dès lors, l'interlope avec l'Espagnol devient son leitmotiv, et lorsqu'à la signature du traité de Madrid (août 1670), la Couronne décide que la flibuste jamaïcaine doit être interdite et le commerce encouragé, il est choisi comme lieutenant-gouverneur de la colonie avec les pleins pouvoirs. En décembre 1670, avant son départ, il est fait chevalier puis épouse Vere, fille d'un ancien procureur général du royaume et sœur de l'Amiral Arthur Herbert. Conformément à ses instructions, une fois en possession du gouvernement (juillet 1671), sir Thomas renvoie prisonnier en Angleterre son prédécesseur Modyford, et fait subir, l'année suivante, le même sort à l'ancien Amiral flibustier Henry Morgan. Au cours de son administration (1671-1675), la Jamaïque acquiert une stabilité politique qu'elle ne connaîtra plus de sitôt. Sous couvert de relations diplomatiques avec ses homologues espagnols, il développe un commerce interlope avec les colonies voisines, qui n'est pas toujours heureux: les lois espagnoles le défendent et les flibustiers jamaïcains continuent leurs déprédations sous pavillon français, malgré les efforts de Lynch pour les réduire. D'un côté, il tente la persuasion, promettant 45 acres de terre à qui renonce à la course. De l'autre, il emploie la manière forte comme l'exécution de Peter Johnson, pleuré comme un héros au Port Royal. L'interlope seul compte; ainsi, Beeston est accusé de vendre des esclaves aux populations côtières de Cuba depuis l'*Assistance*. À la fin de son mandat comme gouverneur, Lynch devient le principal agent de la colonie à Londres.

En 1681, après l'échec de Vaughan et de son successeur à museler définitivement les flibustiers et à amener les planteurs à de meilleures dispositions envers les volontés royales, il est nommé gouverneur général de la Jamaïque, et ce à la grande satisfaction des Espagnols. En effet, il représente désormais les intérêts de la *Royal African Company* et de l'élite des planteurs et des marchands jamaïcains, dont l'intérêt commun est la traite d'esclaves avec les colonies espagnoles qui rapporte d'énormes profits. Les contacts se font sous prétexte d'escorter au retour les navires de l'Asiento qui viennent s'approvisionner en esclaves à la Jamaïque. Souvent, ce sont les commandants de ces places isolées qui sont complices et des liens se développent à un point tel qu'en 1683, lorsque le capitaine Juan Corso capture l'ancien flibustier John Springer et le conduit à Santiago de Cuba, le gouverneur de cette place soustrait Springer, gravement blessé, et ses hommes à Corso, qui s'en plaint au gouverneur de la Havane. Finalement Springer est remis à une frégate royale venue exprès le chercher sur ordre de Lynch. Dans tous les cas, des marchandises de traite sont embarquées dans les frégates du Roi en contravention aux ordonnances. Il y a aussi le trafic interlope réalisé par une partie de la flotte de barques jamaïcaines (jusqu'à une centaine). Lynch engage également les Juifs dans ce commerce.

Depuis son retour à la Jamaïque, en mai 1682, il élimine progressivement de toutes fonctions officielles dans la colonie les opposants à sa politique, alors conduits par Morgan, ayant pour ce faire l'appui du Roi et de ses ministres. Il réussit là où avaient échoué ses prédécesseurs en faisant accepter aux colons une loi assurant à la Couronne un revenu permanent. En parallèle, il tente, sans y réussir complètement, de supprimer les flibustiers, encouragés et protégés par ses ennemis politiques. Miné par la maladie depuis son retour, il meurt quelques jours après le rejet, par le grand jury de Port Royal, d'un acte d'accusation pour piraterie porté contre Joseph Bannister. À sa mort, il laisse à sa fille Philadelphia, issue de son premier mariage, de

vastes domaines, près de 22 000 acres de terre répartis dans toutes les paroisses de l'île, dont il était le plus grand propriétaire terrien, le tout accompagné d'un train de vie remarquable. Sa seconde épouse, Mary, fille de Thomas Temple, épouse le colonel Hender Molesworth, nouveau gouverneur et son neveu, Peter Beckford, devient à son tour l'habitant de l'île plus fortuné.

Raynald Laprise

☛ BANNISTER, BEESTON, CORSO, FLIBUSTIERS, *LONDRES,* MODYFORD, MOLESWORTH, MORGAN, PAVILLONS CORSAIRES ET PIRATES, *PORT ROYAL*

M

Macary Abraham
(1659, Martinique-ap. 1701)

Macary est le fils de Marie Vare qui épouse en secondes noces Jacob Macary ou Macharis. Capitaine de milice au fort de Saint-Pierre, il reçoit un brevet de major pour commander au Fort-Royal (1er septembre 1688) dont il démissionne en mars 1691. Il commande en 1695 un brigantin armé en course nommé le *Lion d'Or,* sous commission du comte de Blénac. Au début de septembre, il conduit à Sainte-Croix une frégate anglaise, le *Phénix*, de 200 tx et 12 canons, chargée de vin. Il négocie le dixième avec le comte de Blénac pour 7000 l-t puis va la vendre chez les Brandebourgeois de l'île de Saint-Thomas, apparemment 35000 écus soit 105000 l-t. Après une simulation de procès, il s'éloigne de la Martinique et gagne Saint-Domingue. Il participe à l'expédition sur Carthagène avec le *Jersey* de 26 canons. Au retour, coulant bas d'eau, il doit abandonner son bâtiment le 11 juin 1697 à la Rivière Grande de la Magdalena, mais il est secouru par les autres flibustiers. Il devient «habitant» de Saint-Domingue, probablement dans la plaine du Cap. Auteur d'un placet critiquant le partage fait à la masse après le dédommagement accordé par le Roi à la colonie, il s'apprête, en mars 1701, à venir se justifier à Versailles.

Jacques Gasser

☛ Blénac, Flibustiers

Macatter ou McCatter voire M'Carty, McCarty ou McArthur Edward, alias *Wild(e) Edward*
(?-ap 1782)

Il change de nom probablement afin d'éviter des représailles sur sa famille ou en cas de capture par l'ennemi (Macatter est le nom de sa mère). Natif de Rush, vraisemblablement – ou de Cork ou de Loughshinny –, il apparaît comme *smuggler*, contrebandier, sur les côtes d'Irlande, second de Luke Ryan (dont il est le cousin germain) sur le *Friendship.* Il est libéré par l'équipage de celui-ci, gardé en rade de Dublin par les douaniers, au printemps 1779, et fait voile vers la France. Une seconde commission en course est accordée aux Torris de Dunkerque par Benjamin Franklin, au profit de Macatter, pour la *Black Princess* à la fin de 1779. Ce corsaire, armé à Boulogne-sur-Mer, par Torris, a 60 pieds, porte 65 hommes et 18 pièces de 6 comme armement principal. Il prend la mer le 21 décembre 1779, de conserve avec le *Black Prince.* Macatter aurait ainsi prêté serment d'allégeance aux États-Unis le 21 décembre 1779. Le 2 juin 1780, le commissionnaire morlaisien Jean Diot doit informer B. Franklin des relations difficiles entre Macatter et le commissaire de la Marine à Morlaix. Le 29 juin 1780, la *Black Princess* fait route depuis la Bretagne vers le canal de Bristol et la mer d'Irlande. Macatter réalise plusieurs prises et fait cesser la protestation du patron du *John* qui refuse la rançon de 400 £ d'un coup de pistolet

dans la nuque. Du 20 juin au 28 juillet 1780, il aurait pris vingt-huit vaisseaux britanniques. Vergennes conseille l'annulation des commissions américaines. Franklin lui répond, le 15 août, s'en être déjà occupé et le seul intérêt de ces corsaires étant d'échanger des prisonniers contre ses compatriotes. Le 5, Diot renouvelle une demande de libération rapide en raison du préjudice porté aux armateurs. Il apparaît que Macatter a enrôlé des marins français et les a libérés dès qu'il en a été informé. Le 11, c'est Jean Torris qui se plaint auprès du ministre américain de la jalousie du commissaire de Morlaix et de son abus de pouvoir envers Macatter toujours emprisonné. Le 24 juillet 1780, Jean Diot signale l'arrivée dans le port de Morlaix de la prise *Padmore* et le vœu de Macatter que les prisonniers soient échangés. Le 28 juillet, le corsaire écrit à Franklin qu'il préfère garder des prisonniers sur place afin de promettre la liberté à son équipage en cas de future capture. Le 31 juillet 1780, Torris s'inquiète des conséquences de la fin de la commission américaine. À compter du 1er janvier 1781, sa commission du Congrès ayant expiré, Macatter continue la course sous commission française. Le 19 mars 1781, il rentre à Morlaix pour désarmer la *Black Princess.* L'homme demeure un rude gaillard. Ainsi le 18 juillet 1781, à l'amirauté de Morlaix, Paul Braquehaye, écrivain du bord, demande justice des voies de fait commises sur lui par le capitaine Macatter, sous l'emprise de l'alcool. Macatter fait plusieurs prises dont les corsaires anglais *Rambler* et *Betsy* (1781). Il combat également trois corsaires de Guernesey durant neuf heures et les taille en pièces. La *Black Princess* est capturée aux Sorlingues le 9 octobre ou novembre 1781 par la frégate anglaise *Medea* (capitaine Henry Duncan), le grand-mât de hune s'étant rompu sous les coups de canons de l'Anglais qui l'a rattrapée en dépit des 22 canons jetés à la mer. Macatter est transféré à bord avec son état-major et une partie de l'équipage. Le corsaire est cependant repris par son équipage deux jours après par le capitaine Bascaille, à la hauteur de Saint-Martin-des-Sorlingues, et ramené à Morlaix, le 12. Un quart du produit de la vente, soit 15 017 l-t, est abandonné à son équipage comme droit de recousse. Une procédure est cependant ouverte devant le Conseil des prises pour vingt-six rançons rapportées à l'amirauté de Morlaix, la prise du *Saint-Joseph* et bientôt du brick anglais l'*Entreprise.* Prisonnier, le 28 octobre 1781 à la prison de Mill, Macatter en est extrait le 28 novembre. Enchaîné, il rejoint à Londres son compatriote Luke Ryan, dans la prison de Newgate. Il avait reconnu devant la justice à Plymouth être irlandais. Il est condamné pour piraterie, à Londres, le 3 mars 1782 à être pendu à *Execution Docks* à Londres. Mais sa peine est commuée par l'intervention du gouvernement français, sa femme résidant à Dunkerque. Il ne semble cependant pas avoir été libéré. Sa mort a-t-elle été enregistrée ? A-t-il été échangé et conduit en Amérique ? De même, quel est le sort de ses parts de prises, plus de deux millions de livres ? Plus qu'aucun autre corsaire, sa trajectoire est trouée de zones d'ombre.

Olivier Corre

☛ *BOULOGNE, DUNKERQUE, ÉTATS-UNIS, GUERNESEY, LONDRES, MORLAIX,* RYAN, TORRIS

MADAGASCAR : voir ***SAINTE-MARIE***

MAGON DE LA LANDE JEAN
(1641, Saint-Malo-juillet 1709)

Fils aîné de Nicolas Magon de la Lande, issu d'une grande famille marchande d'origine vitréenne venue s'installer à Saint-Malo en 1569, et de Perrine Grout, d'une autre grande dynastie marchande de la ville, Jean Magon de la Lande apparaît comme une figure dominante du négoce malouin dans le dernier quart du XVIIe siècle. Il est alors l'un des grands promoteurs de la course malouine, de la guerre de Hollande à celle de la Ligue d'Augsbourg. Négociant formé par le comptoir à Cadix, où il a séjourné de 1659 à 1668, il n'a jamais navigué

ni commandé de corsaire, et, fait plus surprenant, il ne paraît pas comme armateur déclaré de corsaires. Et pourtant, à lire les correspondances ministérielles, il est bien l'un des promoteurs majeurs de la course malouine comme il l'exprime lui-même en décembre 1689 au nom du négoce malouin dans une lettre à Seignelay, annonçant la suspension des armements pour Terre-Neuve, « trop risqués et moins utiles que la course pour laquelle on a de grands desseins. Nous vous promettons que votre Grâce sera satisfaite de nos entreprises et qu'elles seront aussi glorieuses à l'État que ruineuses à nos ennemis ». Au-delà des intentions affichées dans cette fonction de porte-parole du négoce malouin, il est de fait un acteur majeur de la course malouine de la fin du XVII[e] siècle. Tout en laissant la fonction technique d'armateur à des négociants commissionnaires comme Heurtault de Bricourt ou des capitaines comme Luc de La Haye de la Villestreux, il apparaît comme le principal intéressé et animateur d'un consortium d'investisseurs, où l'on retrouve son frère Nicolas Magon de la Chipaudière, et ses oncles Grout, tous gros négociants. Ces investisseurs effectuent une quinzaine d'armements importants entre 1689 et 1697.

Jean Magon et son groupe privilégient l'utilisation d'un matériel naval haut de gamme, construit – ou reconstruit – spécialement pour la course, telles les frégates *Saint-François d'Assise* et *Saint-Esprit* de 300-350 tx, ou de véritables vaisseaux comme le *Prudent* (450 tx) et le *Saint-Antoine* (600 tx), capables d'affronter des vaisseaux d'escorte et de tenter la capture de grosses proies. Ils font appel, pour commander ces corsaires, à des capitaines expérimentés, issus du milieu négociant, comme les frères Charles et Alain Porée, Luc de la Haye de la Villestreux, Jacques Gouin de Beauchesne, « bons matelots et braves soldats », capables de combiner prise de risques et sens du réalisme. Jean Magon de la Lande promeut une course ambitieuse, une véritable course d'escadrille en donnant instruction à ses capitaines de naviguer de conserve, « en société », pour pouvoir faire face aux vaisseaux d'escorte des convois ennemis et attaquer les proies les mieux protégées, comme savent le faire avec succès les frères Porée, lors de leurs campagnes, de 1693 à 1695. Dans cet esprit, il est l'un des principaux concepteurs des entreprises collectives de la course malouine contre les pêcheries baleinières hollandaises du Spitzberg et du Groenland, du raid fructueux réalisé en 1677 par quatre frégates sous la direction de Gouin de Beauchesne (qui réalisent trente-huit prises ou rançons), jusqu'à ceux réalisés durant la guerre de la Ligue d'Augsbourg en 1693 par le *Prudent* (avec un vaisseau du Roi), puis en 1696 par le *Prudent* et le *Saint-Antoine,* sous le commandement du même Gouin de Beauchesne. Il est encore en association avec les Moreau, lors de l'expédition corsaire conduite dans la zone caraïbe en 1697 par René Moreau de Maupertuis, avec un vaisseau (le *Saint-Antoine*) et deux frégates, qui, malgré des résultats mitigés, permet un élargissement des horizons géographiques de la course malouine.

En revanche, au-delà de quelques participations dans certains armements en 1702-1703 (dont la dernière campagne – malheureuse – d'Alain Porée sur le *Saint-Esprit* sur les Orcades en compagnie de Duguay-Trouin), Jean Magon de la Lande ne s'engage pas dans l'armement corsaire durant la guerre de Succession d'Espagne, réservant ses initiatives et ses capitaux à une autre spéculation à risque mais aux perspectives plus profitables : le trafic interlope dans la mer du Sud. Malgré ce retrait évident, on retrouve ses fils et héritiers, François-Auguste Magon de la Lande (1679-1761) et Luc Magon de la Balue (1685-1750) qui prennent sa suite comme négociants de premier plan, parmi les investisseurs (modestes) de l'armement de Rio en 1711, aux côtés de leur associé Beauvais Le Fer.

Figure éminente du négoce malouin, correspondant du Ministre, anobli dès 1675 par l'achat d'une charge de conseiller-secrétaire du Roi, ayant marié trois de ses filles à des membres éminents de la noblesse bretonne tandis que deux de ses fils assurent la continuité dans le

commerce de la maison Magon, Jean Magon de la Lande meurt en 1709, laissant une fortune avoisinant alors le million de livres, sa succession globale s'élevant finalement à 1 900 000 l-t à la mort de son épouse Laurence Éon en 1728. Il y a peu de doute qu'une partie de cette fortune ait trouvé sa source dans la course durant le dernier quart du XVIIe siècle. Mais son rôle majeur dans le commerce avec l'Amérique espagnole, via Cadix puis l'interlope y a sans doute bien plus contribué.

André Lespagnol

☛ *CADIX*, DUGUAY-TROUIN, GOUIN, HEURTAULT, LE FER DE BEAUVAIS, MOREAU, PORÉE, *SAINT-MALO*, SEIGNELAY

MAINTENON CHARLES FRANÇOIS D'ANGENNES, MARQUIS DE (5 décembre 1648, Chartres-1691)

Charles François d'Angennes est le fils de Louis d'Angennes de Rochefort de Salvert, bailli et capitaine de la ville, et de Marie Leclerc du Tremblay. Il est fait enseigne de vaisseau à 21 ans à Toulon. En 1672, il effectue son premier voyage aux Isles comme lieutenant de vaisseau sur la *Sibylle*. Il commande cette même frégate légère en 1673 au moment où Jean-Charles de Baas monte une expédition contre Curassol qui échoue. Selon Michel-Christian Camus, c'est à cette époque qu'il s'intéresse à la flibuste. Dans la baie des Irois de Saint-Domingue, il reprend au capre hollandais du capitaine Jan Erasmus Reyning quatre bateaux anglais transportant pour plus de 150 000 livres de bois de campêche. En 1674, à bord d'un corsaire de 12 canons et 60 hommes et en possession d'une commission de de Baas, il capture un bâtiment espagnol de 60 tx venant de Carthagène et le conduit au Port Royal où le gouverneur Lynch rachète la liberté du capitaine Nicolás Rodríguez ainsi que la coque pour 300 £, souscrites par les négociants intéressés par le commerce espagnol. Les marchandises sont expédiées à la Tortue. Il retourne dans le port jamaïcain en novembre avec une autre prise venant du Nicaragua nommée *El Sevillano*, chargée de 30 tonnes de bois de campêche, 250 paquets de tabac, 4 000 d'indigo. Le reliquat est également expédié à la Tortue. Las de la course, il regagne la France où il vend pour 240 000 l-t sa terre de Maintenon à Françoise d'Aubigné, qui n'est encore que gouvernante des enfants de Louis XIV. De Nantes, il s'embarque pourtant pour faire la course aux Antilles. Très malchanceux en la matière, il se résout à embarquer du pétun (tabac) à Saint-Domingue. Plutôt que de rejoindre l'escadre de l'Amiral d'Estrées comme il en a l'ordre, il préfère tenter sa chance sur les côtes vénézueliennes à la tête d'un contingent de 700 à 800 flibustiers anglais et français. Il y trouve selon Nepveu de Pouancey « de la résistance et peu de pillage ». Quoi qu'il en soit, Ascuncion, capitale de la Margarita, Nueva Valencia sur la côte de Cumana et Santa Marta sont pillées. Le gouverneur de Saint-Domingue annonce, en avril 1677, que Maintenon carène à Samana. En mai 1677, il se trouve au Petit-Goave. Il doit incendier sa frégate, la *Fontaine d'Or*, pour qu'elle ne tombe pas entre les mains des Hollandais. En 1678, il épouse à Saint-Christophe Catherine Giraud, fille d'un capitaine de milice anobli, dont la dot lui apporte le quart de son habitation de la Montagne à la Martinique (Saint-Pierre). En 1679, il est propriétaire de l'ensemble de la sucrerie. Il est alors nommé gouverneur de Marie-Galante (24 avril). Son expérience lui permet d'embarquer sur le *Triomphant*, au sein de l'escadre de d'Estrées. Après Nimègue, le marquis se fait marchand et trafiquant. Il obtient, associé aux financiers Gayardon, Céberet, Faure et François, le monopole du commerce avec les Espagnols pour quatre années ainsi qu'une frégate de 300 tx, la *Sorcière*. Comme Morgan en son temps, le traité lui enjoint de chasser les flibustiers qui paralysent le commerce espagnol. Il s'agit là d'un prétexte pour pénétrer dans les ports et havres et lever des plans, procéder à des observations hydrographiques dans les différentes places américaines traversées. De la flibuste à la traite négrière, le pas est vite

franchi. En 1681, Maintenon effectue un aller-retour depuis Dunkerque, de quoi écouler à Porto Rico et Santo Domingo des esclaves pris à la Martinique et livrer un navire flibustier à La Havane « pour faire voir aux Espagnols les bonnes intentions de Sa Majesté ». Il continue de cette manière, restituant les 1 272 pesos pris dans une pirogue sortant de Cumana. Cela ne l'empêche pas d'acheter une cargaison espagnole aux flibustiers William Wright et Yankey. Le Chartrain semble enfin connaître le succès. À son retour (juillet 1682), non seulement son monopole est prolongé mais il est aussi étendu géographiquement puisque les associés reçoivent la *Serpente*, également de 300 tx ainsi que la permission d'aller quérir des esclaves directement dans le golfe de Guinée et de faire, en sus, le commerce des chevaux et mulets entre Buenos Aires et les Antilles françaises. Maintenon reçoit en outre la permission de faire passer 80 garçons et 20 filles comme engagés sur sa plantation, bientôt dotée d'une raffinerie. Les opérations commerciales durent au moins jusqu'en 1685. La plantation de Maintenon, la plus grande de la Martinique, produit 400 000 livres-poids de sucre et compte 200 esclaves. Autant dire que c'est un gouverneur particulièrement absent qui, en 1686, se fixe définitivement à la Martinique, abandonnant Marie-Galante à son beau-frère Charles Auger. D'un caractère difficile et ombrageux, à l'instar de son ennemi le comte de Blénac, gouverneur général, il meurt avant le 2 avril 1691, laissant derrière lui une importante fortune à son épouse (préférant prudemment se faire appeler Mme d'Angennes), à son fils, colonel d'un régiment d'infanterie et marié à Marie Françoise de Mally, et à ses trois filles dont l'une épousera, en 1718, Charles François de Riancourt, marquis d'Orival.

Philippe Hrodej

☛ BAAS, BLÉNAC, *DUNKERQUE, FLIBUSTIERS, LA TORTUE,* LYNCH, MORGAN, NEPVEU DE POUANCEY, *PETIT-GOAVE, PORT ROYAL, TOULON,* YANKEY

MAINWARING SIR HENRY (v.1586-1653, Londres)

Henry Mainwaring est le second fils de Sir George (décédé en 1628), originaire de Ightfield dans le Shropshire et d'Anne (décédée en 1624) fille de Sir William More, vice-Amiral du Sussex. La famille comprend quatre garçons et deux filles. Les Mainwaring sont bien établis dans le Shropshire mais aussi dans le Cheshire. À l'âge de 12 ans, Henry est inscrit dans un collège d'Oxford d'où il ressort gradué en 1602, étant admis à l'Inner Temple de Londres en 1604. Cependant, en 1611, on le retrouve nommé à la capitainerie du château de St Andrew, près de Southampton. La même année, il aurait été désigné pour éradiquer la piraterie sévissant aux abords de Bristol, en particulier les agissements du pirate par excellence (*arch-pirate*) Peter Easton. Il est choisi pour accompagner Sir Robert Sherley dans l'Empire safavide, mais Madrid fait pression pour empêcher cette mission, de peur que le véritable objectif ne soit les Indes occidentales. Finalement, c'est Newport qui se chargera de cette mission en janvier 1613. Contrarié, Mainwaring se fait forban en 1612 et c'est comme tel qu'il embarque pour la première fois sur la *Resistance* de 160 tx. Son objectif est de prendre sur l'Espagnol à partir de La Mamora, considérée comme base arrière et lieu d'écoulement des prises. Il trouve sur place une trentaine de voiles, qui lui offrent les moyens de mener sa politique de harcèlement pour tout ce qui touche à la péninsule Ibérique, prolongement idéalisé de la guerre des *sea dogs* (Chiens de mer) d'Elizabeth. Lorsqu'il capture deux bâtiments de Lübeck et Calais, seules les marchandises espagnoles sont prélevées. Suite aux protestations d'un Gallois nommé Valentine Blake, propriétaire d'une partie des marchandises, 3 000 £ sont retenues afin de le dédommager. Cette attitude très sélective rassure ceux qui sont du bon côté, favorise les désertions et fait de Mainwaring une figure emblématique en Angleterre : combattre l'Espagnol demeure une vertu. Sa gloire atteint

un tel point que Sir William Monson peut, à la tête de son escadre armée pour chasser les pirates, se faire passer pour lui à Broadhaven où il est triomphalement accueilli. Enfin, les traités passés avec les Maures, la bonne entente avec le dey de Tunis arrangent les affaires britanniques. De plus, contrairement à Ward ou Danser, Mainwaring refuse de se faire renégat et combat sous pavillon anglais.

En 1613, des vaisseaux de guerre hollandais capturent deux navires pirates de Mainwaring. Mais les prises compensent ce manque à gagner. Mainwaring est élu Amiral des pirates en 1614. Après avoir vainement tenté d'acheter La Mamora, la seule réponse appropriée aux actes du forban est, pour Madrid, la destruction du repaire de pirates. L'expédition a lieu en août 1614. Il est à noter que l'escadre hollandaise d'Evertsen avait reçu semblable mission : les États Généraux entendent intensifier leur contrebande avec les Régences et le Maroc sans être concurrencés par une nation de pirates. Durant cet événement, Mainwaring est alors à Terre-Neuve où son escadre de huit navires – dont deux prises capturées en route – stationne durant trois mois devant le port de Grace (Harbour Grace). Les agressions concernent surtout les flottes de pêche étrangères, les navires anglais étant rançonnés à hauteur d'un sixième des équipages : on parle de 400 hommes ainsi raflés. Sur la route du retour, Mainwaring pille un navire portugais chargé de vin et un Français avec sa cargaison de poisson séché. Informé de la perte de sa base, il décide de se retirer à Villefranche, sous la protection du duc de Savoie, Charles Emmanuel Ier, qui trouve peut-être ainsi de quoi financer la plan « San Carlo » édifié à l'époque de Turin. Avec six navires, il multiplie les prises : son butin est évalué à 500 000 couronnes en six semaines. En 1615, il croise avec trois vaisseaux au large de Larache, ne s'en prenant qu'aux navires ibériques. Philippe III dépêche une escadre de cinq vaisseaux à sa recherche. L'affrontement a lieu en juillet, l'avantage demeurant aux Anglais. Les plaintes françaises et espagnoles affluent. La France utilise des lettres de représailles à hauteur des préjudices face à un pirate qui combat avec un pavillon national. Jacques Ier doit réagir. Il offre à ce fascinant forban un dernier pardon en échange de la cessation de ses activités. Mainwaring n'a guère le choix, escomptant sur une nouvelle carrière. En novembre, il est de retour en Irlande avant de déposer ses deux navires à Douvres. Le pardon est officiel en juin 1616. Il profite de ce répit pour écrire son *Discours sur la piraterie – Of the beginning, practices and suppression of pirats*, Londres, 1616-1617. Fait chevalier en 1618, il est appointé comme gentleman de la Chambre du Roi. Mais, en dépit de cette charge et des gains réalisés dans la piraterie, Mainwaring connaît des difficultés pécuniaires. En 1618, alors qu'il pense à entrer au service de Venise, Lord Zouche, *lord warden* des Cinque-Ports, le nomme lieutenant au château de Douvres, au début de 1620. L'ancien pirate s'acquitte convenablement de sa tâche, il est député aux Communes en 1621. Par la suite, il écrit un *Dictionnaire du Marin*, publié en 1644, et s'intéresse à la Compagnie de Virginie. Rangé des carrosses ? Mainwaring s'est fait des ennemis et finit par s'aliéner Lord Zouche qui résilie sa charge en 1623. Le prince Charles ne peut rien faire, Zouche n'ayant accepté d'abandonner ses fonctions auprès du duc de Buckingham qu'à la condition que l'ex-forban disparaisse des Cinque-Ports. En 1623, Mainwaring est capitaine de pavillon sur le *Prince Royal*. S'il échoue aux élections de 1624, il bénéficie du patronage de Buckingham, entrant dans le groupe de marins qui entoure ce dernier. Il a ainsi la possibilité d'être aux premières loges des expéditions navales menées durant les années 1620, ce qui lui permet d'insister sur le nécessaire développement du port de Portsmouth et de participer à une commission d'enquête sur la *Navy* en 1626. La mort de son père qui ne lui laisse pas un shilling, l'assassinat de son protecteur en 1629, ses déboires amoureux et l'échec d'un projet au Brésil l'affectent durement. En 1630, il parvient néanmoins à épouser Fortune Gardiner qui lui donnera une

fille. Le couple n'ayant pas obtenu le consentement paternel, Sir Thomas Gardiner leur coupe les vivres. Fortune meurt en 1633, sa fille six ans plus tard. Le commandement qu'il reçoit du *HMS Unicorn* dans la « ship-money fleet » de 1636 sera sans lendemain. Les tribulations perdurent. Englué dans ses dettes, Mainwaring s'établit aux îles Scilly puis, en 1646, à Jersey. En 1648, il est capitaine de l'*Antelope*, navire rebelle au Parlement, mais il ne participe pas personnellement à la guerre. Il reçoit ainsi le pardon du Parlement en 1651 et gagne Londres avec pour toute fortune 8 £. Il meurt en 1653, enterré auprès de son épouse à Camberwell, quartier de Londres dans le district de Southwark.

Philippe Hrodej

☛ *Calais, Cinque-Ports*, Danser, Evertsen, *Jersey, La Mamora, Londres,* Newport, Pavillons corsaires et pirates, Sea dogs, Sherley Robert, *Tunis,* Ward

Malacca (détroit de) et Orang Laut

Cette seconde voie d'eau, actuellement la plus fréquentée au monde – après le Pas-de-Calais –, constitue le passage le plus court entre le Nord de l'océan Indien et les mers bordières du Pacifique. Le détroit se situe à peu près à mi-chemin sur l'axe majeur Inde-Chine, actif depuis une quinzaine de siècles, et la nécessité d'y relâcher est accrue par l'inversion saisonnière de la mousson. Seules les navigations européennes, entre le début du XVIIe siècle et l'ouverture du canal de Suez, ont emprunté plus fréquemment le détroit de la Sonde – entre Sumatra et Java – pour passer d'un système océanique à l'autre, après avoir traversé en diagonale l'océan Indien depuis Le Cap, en utilisant les alizées. La côte Ouest de Sumatra, à la houle puissante et disposant de très peu de bons ports, n'était pas une alternative au détroit de Malacca.

Cette voie presque obligée, longue de quelque 800 kilomètres, est pourtant tout aussi délicate. Elle est parsemée d'innombrables récifs et bancs de sable ; et les très nombreuses îles et anfractuosités côtières, généralement bordées de mangroves aux chenaux complexes, constituent autant de pièges d'où peuvent fondre les pirates. Que jamais une même puissance n'ait pu contrôler l'ensemble du détroit leur a facilité la tâche : ils ont la plupart du temps pu compter sur la complicité active ou passive de telle ou telle autorité politique, ou au moins un de ses représentants locaux. Plus les pouvoirs sont atomisés et faibles – notamment autour de 1800 –, plus la piraterie s'en trouve favorisée. Enfin, la présence sur plusieurs côtes et îles de la région de « nomades de la mer » – plutôt semi-nomades en fait –, largement autonomes, appelés les *orang laut* (« gens de mer », en malais), contribue à son intensité. Tour à tour pêcheurs, convoyeurs, contrebandiers ou flibustiers, suivant les opportunités, ils sont insérés dans des relations complexes, pas forcément hostiles, avec les terriens sédentaires et leurs États. Mais beaucoup d'autres groupes – en particulier aux XVIIIe et XIXe siècles : Bugis, Iranun, Balangingi – piratent dans la même zone, qu'ils y soient installés à demeure ou non.

La première mention de la piraterie dans le détroit est fournie par un pèlerin chinois du Ve siècle, au retour d'Inde. Puis, dans les années 1330, un négociant chinois, Wang Dayuan, décrit assez précisément la base pirate qu'il appelle *Longyamen* (Porte de la dent du dragon, en chinois), sur la côte Sud de l'île de Singapour ; ses 200 à 300 barques de combat menacent gravement l'entrée du port, commercial celui-ci, et alors d'importance majeure, de Temasek, seulement à quelques kilomètres plus loin. Au début du XIXe siècle, les sanctuaires pirates se sont quelque peu déplacés, mais toujours au débouché méridional du détroit, le plus complexe à naviguer : 1 600 pirates répartis entre 66 navires sur l'île de Lingga (archipel de Riau, au sud de Singapour), 80 navires à Siak – côte de Sumatra, au droit de Singapour –, 12 navires à Reteh, un peu plus au sud… Les atteintes au commerce sont si considérables qu'en 1832, treize ans après l'installation des Britanniques à Singapour, un groupe de marchands chinois

se voit réduit à affréter quatre navires pour affronter les pirates qui, comme au XIVe siècle, opèrent jusque dans l'avant-port. Ce n'est qu'en 1836, avec l'introduction des premières canonnières à vapeur par le colonisateur, que l'on peut se sentir quelque peu protégé. Les pirates essaiment alors un peu plus loin, en mer de Chine du Sud : en 1855, une pétition de marchands de Singapour parvient à la *Royal Navy* et au Parlement, pour dénoncer la gravité du péril. Celui-ci est peu à peu réduit, suite en particulier à l'occupation française de la Cochinchine – à partir de 1862 – et à des accords avec les autorités chinoises.

Au début des années 1950, les troubles et conflits liés à la décolonisation, ainsi que le « malgouvernement » de l'Indonésie sous les présidences Sukarno et Suharto, entraînent une reprise massive de la piraterie du détroit. Elle trouve son apogée dans les années 1990, avec l'appel d'air supplémentaire pour les cargaisons – voire les navires – volées provenant d'une Chine du Sud en plein développement, mais alors pour partie régie par des mafias. De leurs bases indonésiennes, les pirates attaquent par dizaines chaque année les cargos, y compris à l'ancre au large de Singapour. En 1992, ils s'emparent un moment d'un pétrolier de 240 000 t ! Ils se contentent néanmoins souvent de piller les équipages. Le détroit et la mer de Chine du Sud constituent alors la zone la plus dangereuse au monde pour la navigation. Le renforcement des coopérations entre États riverains et un début de stabilisation politique en Indonésie aussi bien qu'en Chine méridionale entraînent au début du XXIe siècle la lente régression du phénomène. Cependant, en 2003 encore, le détroit de Malacca et l'Indonésie – ce qui revient pour l'essentiel au même – comptent pour 149 des 445 attaques alors recensées dans le monde.

Jean-Louis Margolin

☛ BALANGINGI, BUGIS DE JOHOR, IRANUN, *MALACCA ET ASIE DU SUD-EST (1991-2012)*

MALACCA ET ASIE DU SUD-EST (1991-2012)

Des mangroves, des navires, un pouvoir central absent, des pouvoirs locaux corrompus : la piraterie a régulièrement alimenté les chroniques maritimes dans les États composant le sas sud-est asiatique entre les océans Indien et Pacifique, sur la route reliant les marchés européens ainsi que les derricks du Moyen-Orient aux usines est-asiatiques. Relayant sur les mers les patrouilles américaines ou soviétiques, les pirates – surtout indonésiens – ont rapidement occupé le vide stratégique post-Guerre froide. En 1991, sur 107 attaques rapportées dans le monde, 55 sont perpétrées en Indonésie, 32 dans le détroit de Malacca et 14 en mer de Chine méridionale selon le Bureau maritime international (BMI). Celui-ci décide alors d'ouvrir une antenne à Kuala Lumpur. Une génération de pirates part à l'abordage des Tigres et Dragons d'Asie profitant du « miracle asiatique ». Ce dernier multiplie par deux le trafic maritime dans le détroit de Malacca entre 1986 et 1992, pour le plus grand bonheur des pirates en quête de proies faciles. Ces voyous des mers profitent aussi de la géographie : les marins doivent par exemple passer au moins une nuit dans le détroit de Malacca, long de près de 1 000 kilomètres, ce qui les rend vulnérables. De plus, les brigands peuvent se cacher dans les quelque 17 000 îles indonésiennes et les 9 000 des Philippines. Un record est atteint en 2000 avec 469 attaques dans le monde et 119 en Indonésie, 75 dans le détroit de Malacca et 20 en mer de Chine méridionale. Entre-temps, la crise économique de 1997 a joué les facteurs aggravants. Dans la zone franche des Riau, en Indonésie, face à Singapour, les oubliés de la croissance, venus s'entasser dans des bidonvilles (*rumah liar*) dans l'espoir d'un emploi en usine, fournissent finalement la main-d'œuvre des gangs côtiers. De plus, la crise politique – chute de l'autocrate Suharto en 1998, indépendance du Timor Leste, guérilla à Aceh – détourne Jakarta de la lutte anti-pirate. Le pouvoir en

place abandonne les marches de son archipel à des potentats locaux. Ces malfrats s'adonnent à la piraterie, à la contrebande et à divers trafics depuis des ports informels (*pelabuhan tikus*), plus ou moins légaux, nichés dans les zones grises de l'archipel, à l'abri des regards des rares forces de l'ordre.

Face à l'explosion de la piraterie dans la région, l'Organisation maritime internationale (OMI) dépêche une mission sur zone en 1993. Elle distingue : les « vols à main armée mineurs » (VMAM), de loin les plus fréquents, souvent dans les eaux territoriales, avec pour cible les salaires de l'équipage, les « vols et agressions à main armée de degré intermédiaire » (VAMAI) et les « détournements criminels aggravés » (DCA). Ces derniers crimes mettent en scène les bateaux fantômes et impliquent des gangs particulièrement professionnels. Des bateaux de gros tonnages sont attaqués ; leurs équipages mis à la mer, un autre prend le relais et conduit le navire auprès d'autorités portuaires complices, souvent au sud de la Chine. Le bateau est entre-temps repeint et rebaptisé afin de tromper les forces de l'ordre. En 1998, le cas du *Petro Ranger*, propriété d'un armateur singapourien, renommé *Wilby* puis détourné vers la Chine, a mis en lumière cette pratique qui alarme alors la communauté maritime. Après un nouveau pic en 2003 – 121 attaques en Indonésie et 28 dans le détroit de Malacca –, les chiffres chutent et la pratique des bateaux fantômes ne concerne plus que des navires de moindre tonnage. La lutte contre le terrorisme maritime est à l'origine de ce déclin. Outre l'adoption du code ISPS (*International Ship and Port facilities Security*) par l'OMI en 2002 – qui oblige les marins à prévoir des plans de sûreté – l'Amiral américain Thomas Fargo décide, en 2004, de prendre le taureau par les cornes. Il suggère l'envoi de troupes pour venir patrouiller dans cette artère maritime du commerce mondial, par lequel passait encore 15,2 millions de barils de pétrole par jour en 2011 contre seulement 3,4 dans le golfe d'Aden. Cette fermeté répond certainement à la crainte d'une possible collusion entre pirates et terroristes islamistes pour transformer des tankers en bombe flottante ou afin d'envisager des marées noires volontaires.

Bien qu'un tel scénario soit peu probable – les pirates n'ayant guère d'intérêt à provoquer d'importantes patrouilles en réaction à un éventuel attentat – les pays riverains s'organisent pour éviter toute ingérence étrangère. Jakarta organise tout d'abord la décentralisation de son territoire afin de faciliter l'action de ses provinces côtières. Le pays profite aussi de dons en équipements étrangers. Surtout, en 2004, l'Indonésie, la Malaisie et Singapour mettent en place des patrouilles maritimes trilatérales. L'année suivante, un volet aérien – *Eyes in the sky* – est créé, avec des équipages multinationaux pour faciliter les vols au-dessus des eaux territoriales voisines. Enfin, une structure est inaugurée pour faciliter l'échange d'information entre les États riverains. En parallèle, sous l'impulsion du Japon, l'*Information Sharing Centre du Regional Cooperation Agreement on Combating Piracy And Armed Robbery Against Ships in Asia* (ReCAAP) ouvre à Singapour en 2006. Il rassemble les polices maritimes et les garde-côtes de la région, sauf les Indonésiens et Malaisiens. En sus, Singapour inaugure en 2009 l'*Information Fusion Centre* qui accueille des officiers de liaison de différentes marines. Avec le BMI et son antenne de Kuala Lumpur, qui dépendent de la Chambre de commerce internationale, tous les acteurs privés et publics sont en ordre de combat.

Bien que les patrouilles navales et aériennes n'aient guère été efficaces, l'effet dissuasif a opéré. De plus, les pirates se faisant de plus en plus vieux et n'étant pas relayés par la nouvelle génération, la piraterie a considérablement décliné malgré un léger sursaut depuis 2009-2010. De janvier à septembre 2012, 32 attaques avaient été rapportées en Indonésie, une dans le détroit de Malacca et une en mer de Chine méridionale. Fin 2012, Barack Obama signalait son intérêt pour ReCAAP. En Afrique orientale et occidentale, des gouvernements cherchent à s'inspirer de l'expérience sud-est asiatique.

Est-ce pertinent et possible ? Déjà, de jeunes retraités indonésiens de la piraterie retrouvent sur les côtes de Sumatra leurs repaires d'antan : vont-ils encadrer une nouvelle génération de pirates ? Les marins sont aujourd'hui prêts à y faire face.

Éric Frécon

☛ MALACCA (DÉTROIT DE) ET ORANG LAUT

MALTE

Fief des Hospitaliers de Saint-Jean de Jérusalem qui ont été chassés de Rhodes en 1522 par Soliman le Magnifique et qui se sont résignés à accepter Malte de Charles Quint en 1530, l'archipel devient, par la participation des chevaliers à toutes les expéditions espagnoles et grâce à une intense politique de fortification, un point stratégique de la définition de la frontière entre les rives chrétienne et musulmane. Après la trêve entre les Turcs et les Espagnols en 1577, Malte se spécialise dans l'activité corsaire, qui était déjà pratiquée par les chevaliers depuis 1530, et même du temps de Rhodes (1310-1522) : la progression de tout chevalier au sein de l'Ordre exige en effet la pratique de « caravanes » (courses maritimes) obligatoires, qui sont au nombre de quatre à l'époque moderne. La flotte des chevaliers s'est également agrandie au XVII[e] siècle : la marine gérosolomitaine (autrement dit, des chevaliers de Saint-Jean de Jérusalem devenus chevaliers de Malte) compte cinq galères en 1596, six en 1628 et sept en 1651. De même, si 300 chevaliers vivent à Rhodes, Malte en dénombre environ 600 au XVII[e] siècle.

Strictement réglementée depuis la création d'un *Tribunal des Armements* en 1605, la course maltaise peut être publique (celle, « officielle », de l'Ordre) ou privée (le départ de tout individu s'embarquant pour son propre compte). Ce Tribunal mixte, composé de laïcs et de religieux hospitaliers, gère et contrôle toute l'activité corsaire du port : un notaire, désigné par le Grand Maître de l'Ordre et au service permanent du Tribunal, rédige tous les contrats de départs en course et les signe en présence du Grand Maître. Les archives, toujours consultables en cas de litiges ou de réclamations touchant aux prises et aux cargaisons, sont précieusement conservées dans un coffre dont un commissaire de l'Ordre et le président du Tribunal sont seuls à posséder la clef. Le Tribunal des Armements impose à tout navire, commandé par un religieux ou par un laïc, de payer à l'Ordre le droit de hisser le pavillon rouge à croix blanche des Hospitaliers. Obligation est faite également de payer la patente (licence de départ), dont le prix dépend de la taille du navire. Enfin, au retour de course, les navires maltais doivent tous verser au Trésor une dîme, soit un dixième de la cargaison en espèces ou en nature. Toute infraction vaut aux corsaires indélicats de payer dès leur retour dans l'île les trois taxes dont s'acquittent ordinairement ceux qui respectent la réglementation officielle (droit de battre pavillon, patente et dîme). Quant à ceux qui ont payé les taxes mais omettent d'arborer le pavillon de Malte durant leur voyage, ils sont condamnés au versement d'une amende, renouvelée chaque fois que l'oubli a été constaté par l'écrivain de galère ou les autorités portuaires. L'écrivain est chargé de rédiger un compte-rendu détaillé du voyage et des prises réalisées. Consigné dans les archives du Tribunal des Armements, son récit permet de constituer l'inventaire de la cargaison, de fixer le montant des taxes à verser à l'Ordre et au Grand Maître, et de déterminer les salaires de l'équipage.

Essentiellement publique au XVI[e] siècle, la course est liée à l'obligation de « caravane » des chevaliers et aux opérations maritimes militaires que conduit l'Ordre contre les musulmans. Elle apparaît au siècle suivant largement dominée par les corsaires privés (73 % des départs en course selon les Archives de Malte), qui partent en leur nom propre, et qui peuvent être aussi bien des religieux de l'Ordre que des laïcs natifs de Malte ou originaires d'autres pays. Lors des courses publiques, qui perdurent durant toute

l'époque moderne, l'Ordre confie le commandement de sa flotte à un chevalier, qui suit trois grands circuits corsaires, selon les instructions qui lui sont données. Le premier est celui de la « croisière des îles » en Méditerranée centrale, dont le but est de libérer les eaux insulaires chrétiennes de la présence de navires musulmans ; le second consiste en des razzias le long des côtes barbaresques, afin de capturer navires et habitants ; le troisième permet de gagner le Levant et de se poster en embuscade au large des Échelles (Alexandrie, Tripoli de Syrie, Smyrne, etc.) ou au cœur de l'Archipel, pour y arraisonner les bâtiments turcs effectuant la liaison commerciale entre Alexandrie et Istanbul. Il est évident que les corsaires privés suivent peu ou prou les mêmes trajets maritimes que ceux de la course publique. Du reste, tous partent *a danno d'Infedele*, c'est-à-dire pour porter dommage aux musulmans : la course maltaise au XVIIe siècle constitue sans doute l'une des plus belles illustrations de ce que Michel Fontenay a proposé d'appeler le *corso*, une activité « aux confins de la course et de la piraterie, pratiqué[e] à longueur d'année des deux côtés de la Méditerranée sous prétexte de guerre sainte contre l'infidèle (…) ; [un *corso*] reste l'activité favorite de quelques cités-États, souvent qualifiées d'États corsaires ». Malte ne se targue-t-elle pas, en effet, depuis le « Grand Siège » de 1565 d'être le « boulevard de la Chrétienté » ? La dimension religieuse de la course s'efface toutefois progressivement au fil du XVIIe siècle – même pour les chevaliers de Malte –, en effet la course attire plus pour les profits et la progression sociale qu'elle favorise, que pour la poursuite de la guerre sainte.

Devenue ainsi au XVIIe siècle l'un des plus importants centres corsaires chrétiens de Méditerranée occidentale, sinon le plus important, sorte de pendant de l'Alger barbaresque, Malte apparaît comme un espace cosmopolite, certes contrôlé par des pouvoirs stricts (l'Ordre de Malte, le Saint-Office, le clergé insulaire), mais largement ouvert à tout étranger catholique désireux de courir les mers et de tenter la fortune. Des corsaires de toutes nationalités y cohabitent, Maltais, Provençaux, Siciliens, Napolitains, Vénitiens, Grecs, Anglais, Hollandais, Slaves… Si les Siciliens sont très actifs au XVIe siècle (proximité géographique oblige), à partir du XVIIe siècle, ce sont presque exclusivement les Maltais et les Provençaux qui dominent la course insulaire et amassent dans le port des fortunes parfois remarquables. L'île vit en grande partie des butins ramenés par les galères de l'Ordre et par les corsaires privés : les denrées comme le riz (dérobé sur la caravane d'Alexandrie) et le blé sont chèrement prisées, de même que les marchandises de luxe (soieries, tapis et épices), mais la vraie richesse de la course tient à la capture, puis à la vente et au rachat sur le marché de Malte d'esclaves juifs et musulmans. Cette « économie de la rançon » (Wolfgang Kaiser), qui fait intervenir dans l'île des spécialistes laïcs et religieux du trafic de l'homme (intermédiaires de rachat), constitue au XVIIe siècle l'une des spécialités du marché maltais, contribuant à son ouverture et à son insertion au sein des réseaux commerciaux de la Méditerranée moderne. Marchandises et captifs sont vendus à l'encan, souvent écoulés vers des ports « receleurs » comme Livourne ou Marseille. Le *corso* procure également du travail : vers 1660, les vaisseaux corsaires offrent au bas mot 2 000 emplois selon les Archives de Malte. Un Maltais sur dix vit ainsi directement de la course, même si cette activité n'est pas toujours profitable et rentable, en raison notamment du coût élevé d'entretien des navires et des équipages. La croissance démographique est également un bon indicateur du développement de l'île : près de 60 000 habitants peuplent Malte en 1670 (malgré les épidémies de peste et les famines endémiques), quand elle en compte à peine 30 000 en 1590.

Entre 1605 et 1635, près de 400 patentes sont octroyées à des corsaires privés par les autorités maltaises ; l'île leur offre un pavillon, un tribunal, des infrastructures portuaires : parmi eux, nombre de Corses, de Livournais, de Marseillais qui croisent dans l'Archipel et au

Levant, en mer Ionienne et sur le littoral africain. De fait, la course gérosolomitaine ne faiblit pas dans la seconde moitié du XVIIe siècle et connaît même une recrudescence durant les années 1660-1690. À partir des prises indiquées dans le registre de la Quarantaine de Malte entre 1655 et 1674, M. Fontenay offre une carte qui met en évidence deux secteurs géographiques d'activité des corsaires privés durant la période. Échappent cependant à cet enregistrement les prises de l'Ordre lui-même, dispensé de certaines formalités, les corsaires ayant fait leur quarantaine ailleurs, ainsi que le recel et la revente du butin avant l'arrivée à Malte. Quelques prises ont lieu dans l'Archipel, mais la très grande majorité des activités corsaires se situe à l'est de Rhodes jusqu'à Antalya, et à proximité des deux grands ports égyptiens, Alexandrie et Damiette. Les corsaires maltais visent surtout la caravane d'Égypte, et les captures de l'Ordre provoquent parfois quelque émotion populaire à Istanbul. Avec les mêmes registres, M. Fontenay repère 4538 esclaves entre 1655 et 1674, et évalue plus généralement le nombre de captifs annuels rapportés par les Maltais à 200 ou 250 personnes. Le consul de la nation française à Livourne constate en 1677 que le prix des esclaves « turcs » à Malte, qui s'élève à 100 piastres, est l'un des moins élevés de Méditerranée. Les critiques du temps à l'égard des corsaires maltais sont nombreuses, du côté ottoman bien entendu, mais aussi de la part de certains États catholiques (sans compter les habitants grecs de l'Archipel) : les Vénitiens, en particulier, dénoncent les effets d'un *corso* dans les mers du Levant qui n'a pour conséquence que l'irritation des Turcs, et ne semble, en revanche, que peu efficace militairement. Le climat d'insécurité qui règne en mer Égée et dans les Cyclades est nuisible au transport maritime et au commerce, et nombre de puissances accusent les corsaires maltais d'agissements à la frontière de la piraterie.

Le déclin du *corso* maltais et, plus généralement, méditerranéen, s'amorce dans les dernières décennies du XVIIe siècle et s'accélère au XVIIIe siècle. L'idée de « Croisade » fait figure d'anachronisme, et Malte se tourne alors davantage vers le commerce, sous l'impulsion de la bourgeoisie locale. En outre, l'Ordre est placé, avec le Pacte de Famille, sous la tutelle des Bourbons et de la France en particulier, alliée durable de l'Empire ottoman. L'île devient ainsi principalement un centre de ravitaillement pour la marine française en Méditerranée, puis, sous le règne du grand-maître Emmanuel de Rohan Polduc (1776-1797), l'une des principales escales de quarantaine méditerranéennes pour les bateaux revenant du Levant, en même temps qu'un pôle de redistribution des produits agricoles importés d'Afrique du Nord et exportés ensuite vers l'Europe. Quelques soubresauts corsaires se font toutefois sentir à la fin du XVIIIe siècle : le Dalmate Pietro Gelalich, originaire de Cattaro, réussit par exemple quelques actions d'éclat sous pavillon maltais ; quant à Guglielmo Lorenzi, issu d'une riche famille d'armateurs de Livourne d'origine corse, il court le Levant avec la bannière de l'Ordre avant de devenir, en 1789, capitaine de frégate au service de la Russie. Il meurt en 1799 à La Valette, condamné à mort pour conspiration contre les Français. En effet, ces derniers ont pris Malte dans le cadre de l'expédition d'Égypte de Bonaparte, et l'île se soumet à la France le 12 juin 1798. Les guerres révolutionnaires puis impériales voient l'île passer sous contrôle anglais : le *corso* maltais appartient définitivement au passé.

Anne Brogini et Guillaume Calafat

☛ *ALGER*, *ARCHIPEL*, BARBARESQUES, CYCLADES, *LIVOURNE*, LORENZI, *MARSEILLE*, PAVILLONS CORSAIRES ET PIRATES, *RHODES*

MANLEY OU MANLY JOHN
(1733-1793, Boston)

Commandant souvent malheureux et critiqué, John Manley est un corsaire d'un tempérament bien trempé, qui reste une célébrité de la Révolution américaine. Il naît en Angleterre,

près de Torquay, dans le Devonshire, non loin de la prison de Mill où il séjournera deux ans. Il s'établit jeune encore à Mablehead dans le Massachusetts où il aurait pu commander un navire marchand. D'autres sources le donnent né et marié aux colonies. Son premier commandement est la goélette de la marine d'État du Massachusetts, *Lee*, pour laquelle il est appointé le 17 octobre 1775. Manley est célèbre pour la capture du navire d'artillerie *Nancy* (en novembre 1775), première prise américaine d'importance de la guerre (20 500 livres). Il fait ensuite plusieurs autres prises, à des dates encore débattues. John Manley est un des capitaines désignés pour commander l'une des frégates du Congrès continental, qui est lancée à Boston, durant la Révolution américaine. Manley est très apprécié par ses marins qui le considèrent comme honnête et généreux, en dépit d'un fort caractère qui, d'après une anecdote, le fait frapper un officier subalterne insubordonné jusqu'à ce que ce dernier crache ses dents ! S'il est un héros populaire, il a au moins un détracteur farouche en la personne de John Paul Jones. Ce dernier répand notamment des rumeurs pour décrédibiliser celui qui, selon Jones, arbore indûment un guidon de commodore (Manley a une commission plus ancienne que la sienne sur la liste navale du Congrès – second des 24 capitaines de vaisseau du 10 octobre 1776). Le capitaine Hector McNeill le considère également comme illégitime et s'en plaint à Bradford, l'agent maritime du Congrès, sans conséquence. Manley demande à Washington un navire pour se battre à armes égales avec l'ennemi, et obtient la promesse de recevoir le *Hancock*, une frégate continentale de 32 canons. Il y investit son propre argent pour en hâter l'armement (novembre 1776). Le plan américain repose sur le déploiement de frégates commandées par des corsaires privés, première tentative pour les intégrer à une force navale, sous les ordres de Manley. Pour cela, il doit lever les patrouilles des frégates de la *Royal Navy* de Halifax qui maintiennent l'embargo dans la baie de Massachusetts, dont la *HMS Milford*. Les Anglais envoient une chaloupe de prisonniers avec un message pour Manley et McNeill. Ainsi défiée, la force américaine quitte Boston le 21 mai 1777. Manley approche le *HMS Fox* (28 canons), et lui livre une sévère bataille d'une heure et demie, au terme de laquelle il capture la frégate. Mcneill, sur le *Boston,* ouvre le feu sur la prise anglaise après qu'elle eut été amenée. Il en réclame la moitié ce qui excède Manley. Alors que les deux capitaines se querellent au sujet des signaux comme de la route, ils croisent deux importantes frégates ennemies, *HMS Rainbow* (capitaine Sir George Collier) et *Flora* (44 et 34 canons), au large de la Nouvelle-Écosse, en juillet. Finalement, après quatorze heures de manœuvres, le *Hancock* et sa prise le *Fox* se rendent aux Anglais. Échangé après huit mois, Manley comparait devant une cour martiale à Boston, laquelle aurait été alertée par les témoignages défavorables de McNeill. Mais pour des raisons inconnues, ces témoignages se retournent contre son détracteur, contraint à la démission, tandis que Manley est acquitté. Au début de 1779, devant le peu de bâtiments disponibles dans la marine régulière, il reprend la mer à Boston comme commandant du corsaire *Cumberland* de 16 canons. Mais il est rapidement capturé par la frégate britannique *HMS Pomona*. L'équipage américain, emprisonné à la Barbade, y est rudement traité. Manley corrompt son geôlier et, de nuit, s'empare avec ses hommes d'une embarcation du gouvernement britannique qu'il ramène à Boston. On lui confie bientôt le *Jason* de 20 canons et 100 hommes, ce qui est révélateur de sa réputation. Il quitte le port de Boston le 25 juin 1779 pour Portsmouth, dans le New Hampshire. Il aperçoit deux voiles dont l'une est identifiée comme frégate britannique. Ils rebroussent chemin mais un grain les surprend à l'entrée de la rade et brise les mâts du corsaire. Ce dernier événement, joint à la perte du *Cumberland*, conduit l'équipage superstitieux à refuser de réparer et à essayer de déserter. À coups de sabre d'abordage, Manley les remet au travail, tandis

que les blessés sont évacués à l'hôpital. La mâture est réparée en trente-six heures. Alors que son bâtiment reprend le large, le corsaire *Hazard* de Boston l'informe qu'ordre est donné par la Cour générale du Massachusetts que chaque embarcation armée de cet État joigne l'expédition Penobscot. Manley acquiesce mais gagne la haute mer vers Sandy Hook. Au large de New York, le 25 juillet, à 3 heures de relevé, le *Jason* poursuit deux voiles. L'Américain échange des bordées avec le premier Anglais. Ayant perdu un seul homme, il capture le corsaire *Hazard* de Liverpool et l'*Adventurer* de Glasgow, tous deux de 18 canons. Ramenant les prisonniers à Boston, il apprend qu'une grosse flotte marchande britannique longe la côte de Nouvelle-Angleterre. Manley échappe de peu à leur escorte. Il navigue de conserve avec deux autres Américains : la frégate *Deane* (capitaine Nicholson) et la frégate *Boston* de 24 canons (capitaine Samuel Tucker). Mais c'est seul que Manley s'empare d'un corsaire ennemi de 16 pièces, le conduit à Boston, et acquiert son butin espagnol (deux sacs de dollars d'or). Il poursuit sa course jusqu'aux bancs de Terre-Neuve. Le 30 septembre, il est en vue de la frégate britannique *HMS Surprise* (ou *Perseus*, selon les sources). Le jour tombé, Manley répond malicieusement à leurs questions, se présentant comme la frégate des États-Unis *Deane* de 32 canons. Les Britanniques tirent deux bordées, auxquelles le *Jason* réplique à bout portant. Le combat se poursuit de nuit, à la lueur des lanternes de bataille. La lutte semblant vaine contre un bâtiment de guerre, ses hommes l'abandonnent. Manley les réunit dans la cabine pour leur remettre leur part de prise avec les deux sacs de dollars. La chaloupe des Anglais aborde bientôt l'américain. Le navire est conduit à Terre-Neuve le 10 octobre, l'équipage aux fers, ayant perdu 18 marins. À St. John's, le capitaine Manley est présenté au contre-Amiral Edwards qui l'informe qu'il est envoyé en Angleterre, à la prison de Mill jusqu'à la fin de la guerre, selon le « *Pirate Act* ». Manley est néanmoins échangé en 1782. En passant par la France, il gagne Boston, où il est placé au commandement de la frégate *Deane* dont il avait usurpé le commandement lors du combat avec le *HMS Surprise*. Il fait une croisière de treize jours aux Antilles, prend un navire de 20 canons de valeur, avant d'en rencontrer un de 50 canons et une frégate ennemis. Il doit se réfugier à la Martinique où il demeure bloqué jusqu'à la paix. Sa carrière maritime est ensuite inconnue.

Olivier Corre

☛ *Boston*, *États-Unis*, *New-York*

MANSFIELD EDWARD (?-1672?)

Ce flibustier anglais pourrait avoir été membre, à titre de sergent, de l'expédition de William Jackson dans la mer des Antilles (1642-1645). La plus ancienne référence qui le mentionne comme capitaine corsaire remonte à décembre 1660 alors qu'il reçoit à la Jamaïque un congé du gouverneur d'Oyley pour aller en course contre les Espagnols. En 1663, il commande un brigantin dans la flotte de Christopher Myngs et participe sous ses ordres à la prise de Campêche. Il prend la relève du commandement en mer lorsque celui-ci est blessé au cours de cette entreprise. À la fin de l'année, il monte un petit brigantin dans la flotte corsaire jamaïcaine. En octobre 1665, il est choisi par ses pairs comme général ou commandant en chef d'une flotte jamaïcaine que le gouverneur Modyford essaie d'envoyer contre Curaçao, car l'Angleterre est alors en guerre contre les Provinces-Unies. Peine perdue, Mansfield attaque plutôt Sancti Spiritu, à Cuba, qu'il pille le jour de Noël 1665 pour se ravitailler. Rejoint par quelques capitaines français de la Tortue, ayant alors 14 navires et 700 hommes, son intention est d'abord de prendre Granada, au lac de Nicaragua, mais les conditions climatiques l'empêchent de remonter la rivière San Juan. Il décide de tenter sa chance contre Cartago, au Costa Rica, avec l'appui des Indiens Talamancas.

Après la prise du village de Turrialba, pillé à hauteur de 4000 pesos en avril 1666, son dessein est découvert et il juge préférable de l'abandonner. Déserté par une partie de ses capitaines, n'ayant plus que quatre bâtiments avec lui, il tente un dernier coup, qui réussit: il reprend aux Espagnols, le 26 mai 1666, l'île Santa Catalina, jadis colonie anglaise sous le nom de Providence Island. Laissant sur place une garnison, il rentre à la Jamaïque où il offre sa conquête au gouverneur Modyford avec 24 canons d'ordonnance portant les armes de la reine Elizabeth. Il reprend ensuite la mer et est capturé en 1667 par les Espagnols, qui le mènent prisonnier à la Havane. Il est libéré temporairement de sa captivité dès 1669 pour servir de pilote à une flotte commandée par Alonso de Campos, celle-là même que Henry Morgan défait en sortant du lac de Maracaïbo quelques mois plus tard. Renvoyé à la Havane, Mansfield y aurait encore été prisonnier jusqu'à son exécution en 1672, ordonnée par la reine-régente d'Espagne pour ses pirateries passées.

Raynald Laprise

☛ FLIBUSTIERS, *LA TORTUE*, MODYFORD, MORGAN, MYNGS, *PROVIDENCE ISLAND*

MARSEILLE

Pour Paul Masson, bon connaisseur de l'histoire de la Provence, la course n'a guère de place dans les relations des Provençaux à la mer: «Les Provençaux, et plus particulièrement les Marseillais, n'avaient ni le tempérament combatif, ni les traditions des Dunkerquois ou des Malouins». Ni de Jean Bart, ni de Duguay-Trouin à Marseille. Pourtant, bien que nos connaissances restent encore inégales et fragmentaires, la cité portuaire n'est pas totalement restée à l'écart de la course et de la piraterie sous l'Ancien Régime au cours duquel peuvent se distinguer quelque temps forts, en liaison directe avec les grands conflits européens et les rapports entretenus avec les régences barbaresques.

Ainsi, les guerres d'Italie (1494-1515) ont eu pour conséquence la prolifération des pirates et corsaires dans le bassin occidental de la Méditerranée où déjà, auparavant, Catalans, Italiens et Provençaux se permettaient quelques coups de main à leurs dépens réciproques, sans que soient bien définies les parts de la course et de la piraterie. Attaques, représailles et poursuites composent les nombreux témoignages et récits qui évoquent les affrontements entre marins provençaux, catalans et ligures. Au vrai, à chaque phase aiguë des guerres d'Italie correspond une poussée d'actions maritimes avec une pointe en 1497-1498, un moment qui coïncide également avec une pénurie de grains à Marseille et à une plus grande circulation de bâtiments acheminant les «blés de mer» pour répondre à la disette. En octobre 1497, Barthélemy Ferrand, patron d'un bâtiment nommé *Vatost*, en confie le commandement à Adam Rondolin, avec tout son équipement pour faire la guerre de course pendant trois mois, se réservant le tiers des prises; toutefois, il prend la précaution de préciser au capitaine de ne pas s'emparer d'embarcations françaises, niçoises et florentines comme le font des équipages marseillais en commettant des actes de brigandages contre d'autres Provençaux ou alliés du Roi, jouissant parfois pour cela de la protection monnayée de quelque haut personnage. En février 1498, par acte passé devant notaire, Jean Teissier, patron d'un galion et d'une nef, confie ses bâtiments à Jean Bon-An et à Antoine Pertuis pour «faire de la piraterie». Les associés participent chacun pour un tiers à l'armement des navires et reçoivent une part des profits ou des pertes, versant au pouvoir central un impôt sur les prises de guerre ou décimes, en espèces ou en nature. En août 1498, pour une prise de navire faite en juin, le patron Jean Teyssère remet à Pierre Vento, receveur chargé de percevoir les deniers et décimes des prises, 57 lames d'épée, deux pièces de camelot, 42 barils de thon salé, 50 douzaines de bonnets et 10 écus.

D'autres marins, comme Jeannot de Fieux, Jean Catalan ou Étienne et Jaume Boniface se livrent

à de semblables opérations, mais c'est Bernardin des Baux qui est alors « le grand corsaire » ainsi que le surnomment les chroniqueurs génois. L'ambiguïté de la terminologie demeure dans la mesure où Senarega le qualifie, en latin, d'*insignis pirata* – ce que Giustiniani traduit en italien par *famosissimo corsario* dans les « Annales de Gênes ». Bernardin commande, en 1495, une flotte improvisée par les consuls de Marseille afin de chasser les galères génoises ancrées à l'entrée du port, près des îles de Pomègues ; en 1509, il commande un galion et dispose de deux nefs, *Saint-Pierre* et *Saint-François*. D'après le chroniqueur Valbelle, en octobre 1512, avec son galion et plusieurs galères, renforcées par la barque de Michel d'Andréas, il prend une grosse nef portugaise chargée d'étoffes, de laines fines et de thon salé, le tout estimé entre 25 et 30 000 ducats. En l'absence du commandant de la marine provençale, Prégent de Bidoux, il reçoit, de 1512 à 1514, le commandement de six galères pour assurer la défense des littoraux provençaux contre les incursions catalanes et italiennes. C'est en récompense de ces services qu'il reçoit, en mai 1513, la seigneurie des Baux.

Lors de la création de la Ligue de Venise, par le pape Jules II, des armateurs marseillais, munis de lettre de course, arment des bâtiments contre les Génois et les Catalans, puis contre les Vénitiens ; en 1511, les prises auraient même encombré le port ! Le 10 novembre 1512, Jaume Ricau, gentilhomme marseillais, et ses compagnons Manaud Paul, Ogier de Carranrais et François Emeric pénètrent, avec un bâtiment de guerre camouflé en navire marchand, dans le port de Porto-Ferraio (île d'Elbe), où se trouvent stationnés une vingtaine de navires de commerce et un galion ; après avoir dévoilé leurs batteries (couleuvrines, bombardes et fauconneaux), ils s'emparent des trois navires les plus richement chargés.

Si les Marseillais ont porté des coups à leurs adversaires, sans que nous puissions en prendre la mesure comptable, ils en ont également reçus. La prise par des Génois, en 1483, d'une nef appelée *Sainte-Marie* à l'entrée du port, conduit les autorités de la ville à confier, l'année suivante, la surveillance du Lacydon à une fuste armée. Cependant, cette surveillance présente des limites car en 1490, deux galères catalanes parviennent à pénétrer dans le port et, malgré la paix régnant entre la Provence et la Catalogne, prennent plusieurs barques et les hommes qui se trouvent à bord ; en représailles les Marseillais font voile vers Barcelone et capturent une barque catalane à proximité de Narbonne. En 1497, une caravelle espagnole, à l'ancre près des murs du port, est dépouillée de toute sa cargaison et en 1499, un semblable bâtiment portugais connaît le même sort. Néanmoins, les autorités urbaines interviennent régulièrement pour favoriser la réparation des torts occasionnés par les armateurs locaux ; ainsi, en 1498, les consuls marseillais promettent à ceux de Perpignan la restitution de bâtiments catalans pris en temps de paix. Inversement, lorsque des navires étrangers se livrent à des actes de piraterie contre des navires marseillais, la municipalité ou le souverain accorde des mesures de représailles, permettant aux armateurs et marchands de s'emparer de navires ou de cargaisons appartenant à ceux ou aux compatriotes de ceux qui les ont pillés. Par ailleurs, les sauf-conduits, accordés en temps de guerre, peuvent être suspendus en direction d'une nation, comme c'est le cas en 1491 à la suite de la prise par un Génois d'un vaisseau marseillais chargé de chanvre : en l'absence d'indemnisation des torts, le conseil municipal se prononce en faveur de représailles contre Gênes. Pareille tension, doublée de crainte de voir leurs bâtiments pillés, explique que parfois des patrons, comme celui qui vient de Porto-Maurizio à Marseille en 1510, choisissent de transborder, non loin de l'entrée du port, leurs marchandises sur un navire qui les achemine ensuite à Marseille.

Cette insécurité est parfois présentée comme un motif de l'affaiblissement des liens commerciaux de Marseille avec le Levant et la Barbarie ; cependant, force est de reconnaître que les échanges n'ont pas été vraiment désorganisés par des actions qui restent relativement isolées

et qui, sauf dans les années 1497-1500, se bornent surtout à assurer la protection immédiate du port de Marseille.

En revanche, la course et la piraterie paraissent avoir joué un rôle autrement plus important à partir de la fin du XVI[e] siècle. Ainsi, la course barbaresque est régulièrement présentée par le Conseil de ville et la Chambre de commerce comme un élément déstabilisant la circulation maritime et ruinant les activités marchandes. De 1613 à 1621, les rapports de mer mentionnent diverses attaques de navires marseillais par des navires barbaresques et l'on estime que les corsaires des régences ont alors ramené 936 bâtiments dans le seul port d'Alger, sans que nous connaissions exactement la part des navires de Marseille dans cet ensemble. Une des prises les plus retentissantes est celle qui est faite peu après, en 1623, à savoir celle du vaisseau *Saint-Jean* revenant d'Anatolie avec un chargement estimé à 300 000 écus. En avril 1628, un autre vaisseau de Marseille, le *Saint-Jean-Jacques*, commandé par le patron Jean Martin, et une polacre de La Ciotat qui l'accompagne sont capturés en Méditerranée orientale et conduits à Tripoli de Barbarie. Les rapports de mer de 1636 et 1637 font également état de plusieurs attaques de navires marseillais par des corsaires algériens, tunisiens et turcs. La menace se prolonge au cours des décennies suivantes : en 1647, c'est un vaisseau turc qui, stationnant sur les côtes provençales, prend « quantité de barques » qui viennent à Marseille ; en 1653, c'est le vaisseau *Sainte-Christine* qui est pris, à son retour d'Alexandrette, par des galères de Bizerte après plusieurs heures de combat ; la même année le vaisseau *Sainte-Claire*, du capitaine Antoine Brémond, est capturé sur la côte de Tripoli de Barbarie. En 1657, le capitaine Honoré Reysson et l'équipage de son vaisseau, le *Saint-Joseph*, combattent durant trois jours contre des corsaires d'Alger ; les pertes sont considérables et les survivants emmenés en « esclavitude » en Barbarie. La course paraît avoir atteint son maximum d'intensité autour des années 1655-1660 où se conjuguent les attaques des Barbaresques et celles des Majorquins, mais aussi de diverses nations européennes : Toscans, Flessingois, Mahonais, Maltais et surtout Anglais. Les états manquent pour mesurer ou simplement évaluer avec précision les ponctions qui ont été opérées et les ripostes qui ont été engagées, moins encore les montants des gains et des pertes provoqués par ces opérations qui ont pour théâtre l'ensemble du bassin méditerranéen. En 1658, la Chambre de commerce se fait l'écho des déprédations commises sous les pavillons de Malte et du Grand Duc de Toscane le long des côtes de Syrie, et plus généralement dans les eaux levantines. Des Provençaux semblent également se mêler à ces opérations contre des bâtiments marseillais : en 1654, un bâtiment armé à Toulon s'empare d'une petite embarcation marseillaise chargée de sel et, en 1656, une autre barque armée dans ce même port attaque un vaisseau marseillais venant de Seyde, commandé par le capitaine Lombardon. L'intervention du duc de Vendôme, Amiral de France, alerté par les consuls marseillais, permet d'obtenir la restitution de ce vaisseau accompagnée d'une indemnité pour les marchandises.

Cependant, les plus grands dommages sont à mettre à l'actif des Anglais. Dès 1601, les députés du commerce de Marseille envoient un des leurs en mission à la cour d'Angleterre pour protester contre les actes de violence commis en Méditerranée par les vaisseaux anglais à l'endroit des bâtiments de Marseille qui se rendent au Levant ; les promesses faites à la suite de cette mission ne sont guère suivies d'effet. Parmi diverses prises, en 1628, plusieurs bâtiments anglais armés en guerre attaquent et prennent à proximité du port d'Alexandrette le vaisseau marseillais le *Grand Henry* ; en 1654, ce sont deux autres vaisseaux qui sont pris, en ce même lieu, par un patron de Villefranche naviguant sous la bannière d'Angleterre et un autre, le *Saint-François*, qui va de Marseille à Rouen. Un mémoire des députés du commerce, adressé à la Cour, indique que, de 1652 à juin 1654, le butin des prises anglaises atteint la somme de

474 000 piastres. Le traité conclu à la fin de l'année 1655 entre la France et l'Angleterre, par lequel les deux puissances s'interdisent « la délivrance de lettres de marque et de contre-marque » (ou représailles), reste sans effet. En 1656, un vaisseau anglais capture à la sortie de Smyrne un bâtiment marseillais, le *Saint-Joseph*, et le conduit en Angleterre avec sa cargaison ; en 1659, les Anglais prennent également deux vaisseaux chargés revenant d'Alexandrette, le *Saint-Antoine de Padoue* et le *Notre Dame de Charité*. La riposte des Marseillais reste limitée, comme cette prise, en 1655, d'un navire anglais venant des Indes orientales chargé d'épices et autres marchandises destinées à Gênes ou d'un deuxième, capturé la même année chargé de poisson salé.

La Chambre de commerce récompense le comportement de certains capitaines qui sont parvenus, comme Vincenssy et Rozan, à repousser le danger en luttant contre les agresseurs ; inversement, elle sanctionne quelques actes de lâcheté : ainsi en est-il du capitaine Savy qui a livré, en 1655, son navire le *Postillon* aux corsaires tripolitains « sans avoir tiré un coup de mousquet » et auquel il est désormais interdit d'exercer un commandement. Cette mesure est également infligée au capitaine Degrand qui, au retour de Smyrne, a livré son bâtiment à un corsaire anglais sans aucune résistance.

Dans la seconde moitié du XVII[e] siècle, alors que Tourville commence sa carrière maritime sur une frégate armée en course à Marseille (1661), le commerce marseillais semble relativement peu atteint lors des guerres de Dévolution (1667-1668) et de Hollande (1672-1679) ; les hostilités donnent toutefois aux corsaires majorquins l'occasion de capturer plusieurs petits bâtiments dans le bassin occidental de la Méditerranée et de poursuivre leurs actions jusque dans les années 1680. Cependant, le rapprochement de l'Angleterre et des Provinces-Unies, à partir de 1688-1689, se traduit par de sensibles pertes au sein de la flotte de commerce de Marseille. La guerre de la Ligue d'Augsbourg (1688-1697), dangereuse pour le commerce marseillais à partir de 1693, se solde en moins de cinq ans par 480 prises dont 260 vaisseaux, un grand nombre étant à mettre à l'actif des corsaires de Mahon qui agissent pour le compte des Anglais. Du côté marseillais les réactions ont été plus réduites avec 220 armements en course (20 en 1689, 33 en 1690, 39 en 1691 et 1692, 22 en 1693, 30 en 1694, 18 en 1695, 28 en 1696 et 30 en 1697) ; les corsaires provençaux renforcés par d'habiles corsaires ponantais – malouins surtout – ne ramènent à Marseille dans le même temps que 70 navires.

Une analyse de la course marseillaise au XVIII[e] siècle montre son faible pouvoir d'attraction sur les acteurs majeurs que sont les négociants du grand port provençal. Alors que fléchit la menace barbaresque, sans disparaître totalement, ce sont les grands conflits européens qui scandent la pratique de la course en Méditerranée. Pendant la guerre de Succession d'Espagne (1702-1713/1714) sur 4 543 prises reconnues, dont 622, 651 ou 692 selon les auteurs (Philippe Hrodej, Charles Carrière et John Bromley) faites en Méditerranée, les Marseillais n'en ont effectuées que 136, mais ont perdu 1 755 bâtiments de toute portée. Au vrai la course en Méditerranée n'a commencé qu'en 1705 et s'est poursuivie, de manière progressive, jusqu'aux négociations de paix de 1712 avec, au fil de ces années, un accroissement notable des prises de la part des Anglo-Hollandais qui disposent de solides points d'appui, de bâtiments plus nombreux et de qualité ; il n'est donc pas surprenant, à l'inverse, que les navires capturés soient essentiellement anglais et hollandais, hormis quelques pêcheurs et caboteurs catalans ; toutefois, la quête des « blés de mer » en 1709-1710, liée à la crise de subsistance consécutive au « grand hyver », rend compte de prises de bâtiments neutres (napolitains, vénitiens, génois) suspectés de ravitailler l'adversaire. On peut identifier huit corsaires à Marseille en 1710 et douze l'année suivante, montant des barques et pinques de moins de 200 tx. Contrairement à ce que l'on a pu observer à Dunkerque ou à Saint-Malo, la course marseillaise, et plus lar-

gement provençale, n'a pas été marquée par une reconversion massive de pêcheurs. Si les navires prêtés par le Roi représentent 40 % de l'ensemble de l'armement corsaire provençal l'armement mixte domine à Marseille avec plus d'une centaine de commissions en guerre et marchandises (26 en 1710, 38 en 1711 et 38 en 1712), ce port devient lors du dernier conflit du règne de Louis XIV une des principales bases des armements du Roi en Méditerranée; ainsi, dénombre-t-on, en 1711, 19 vaisseaux du Roi armés par des particuliers comme l'*Henry* (68 canons, 1 100 tx et 400 hommes), le *Faucon* (32 canons, 400 tx et 180 hommes), le *Vendôme* d'Augustin Jauffret et l'*Hirondelle* puis le *Terrible* de Charles Jure. Guillaume Laigle, qui était entré dans la marine du Roi après la capture des vaisseaux anglais le *Faucon* et le *Pembroke* au large du golfe Juan, en janvier 1710, est assurément un acteur majeur du côté provençal capturant quinze bâtiments hollandais jusqu'à sa mort au combat contre *l'Alida*, d'Amsterdam, en 1711. Cependant, deux entreprises de course de quelque ampleur, mais tout aussi décevantes pour les hommes qui tiennent comptoir à Marseille, ont marqué ce conflit: l'expédition de Roquemador et celle de Cassard. Marqueze de Roquemador qui s'est illustré, en mars 1705, en qualité de capitaine de vaisseau du Roi sur le *Saint-Louis* en capturant un navire anglais, la *Fortune*, chargé de sardines et de harengs, s'empare en janvier 1711, en tant que corsaire commandant le *Diamant* et accompagné de deux barques, d'un navire vénitien, le *Mercure volant*, devant les îles d'Hyères. Le chargement de cette « bonne prise » se compose de draps, de clous de girofle, de soies et d'argent pour des marchands arméniens. En octobre de la même année, il quitte Toulon à la tête de trois navires: l'*Éclatant*, le *Fendant* et l'*Adélaïde* à destination de l'océan Indien. L'opération, soutenue par le Roi qui prête les bâtiments, est financée par le banquier de Paris Antoine Crozat (apport de 265 000 livres) et les négociants marseillais Jean-Baptiste et Raymond Bruny qui regroupent 82 intéressés (pour 315 000 livres). La prise anglaise faite par Roquemador en avril 1712, le *Sherburn* ou *Charbon d'Angleterre*, est ramenée à Rouen par l'*Adélaïde*; la vente de la cargaison rapporte 2 169 279 livres. Ces débuts prometteurs tournent rapidement à la déception: les prises et rançons sont minimes et l'*Éclatant* comme le *Fendant* disparaissent dans une tempête au large du cap de Bonne Espérance ainsi que le capitaine dont les appointements sont réglés à ses héritiers à Toulon. Les actionnaires ne cachent pas leur contrariété et Raymond Bruny affirme: « Voilà les fruits de la course pour laquelle je n'ai point d'inclination! ».

L'entreprise de Jacques Cassard ne réconcilie guère les Marseillais avec la course durant ce même conflit. En décembre 1711, il obtient une autorisation pour armer en course une escadre de six vaisseaux de l'État: le *Neptune*, le *Téméraire*, la *Vestale*, la *Parfaite*, la *Méduse* et le *Rubis*. Il parvient à entraîner cinq négociants marseillais dans l'armement – J. Dieudé, M. Gleyze, M. Guitton, J. Maillet et J.-B. Roussel – qui considèrent avant tout cet engagement comme une opération commerciale limitée à huit mois. Or, la campagne de Cassard, en application des instructions secrètes du Roi, est d'abord une expédition militaire contre les ennemis de la couronne dans l'espace antillais. Si les objectifs militaires paraissent atteints, la campagne laisse un déficit commercial de près d'un million de livres (pour plus de 3 200 000 engagées) Une fois encore la course n'est pas à la hauteur des espérances des hommes de la place marchande.

Lors de la guerre de Succession d'Autriche (1740-1748), dont les hostilités ne commencent qu'en 1744 pour la France, les pertes marseillaises sont estimées à 807 bâtiments, soit 40 millions de livres. La guerre de Sept Ans (1755-1763) prive à son tour la flotte marseillaise d'environ 790 bâtiments, avec une chute des armements entre 1759 et 1762. Des négociants marseillais associés à des Toulonnais arment des bâtiments confiés par la Marine royale et montés par des hommes souvent originaires de ports secondaires voisins: en 1757, Jules-Jean Durbec,

capitaine de La Ciotat, commande le chebec l'*Audacieux*; Abeille de Toulon commande le *Télémaque*; Rouden, de Cassis, le *Roy Gaspard* (prise de quatre bâtiments anglais en mars 1757) et Gassin, de Martigues, le chebec l'*Aigle* avec lequel il s'empare, en 1758, de six bâtiments à la hauteur de Gênes. En janvier 1760, Tortel, de La Seyne, sur le brigantin *Sainte-Cécile*, franchit le détroit de Gibraltar et enlève trois navires anglais, à l'instar d'Honoré Martichou, de La Ciotat, sur le *Grand Alexandre*, et de Claude Michel, de La Seyne, sur le *Mars* (10 canons et 50 hommes). La Chambre de commerce équipe également en large partie de tels bâtiments; en 1760 ce sont quatre vaisseaux de 64 et 50 canons: le *Fantasque*, le *Lion*, l'*Hippopotame* et le *Fier*, ainsi que deux frégates de 26 canons, l'*Oiseau* et la *Chimère*. Durant ce conflit, la course marseillaise, qui a ramené environ 150 prises, a vu l'engagement de Pléville Le Pelley, commandant la corvette le *Colibry*, et surtout celui du plus important armateur de la cité, à savoir Georges Roux dit le Corse. Sur les 92 commissions en guerre enregistrées par l'amirauté à Marseille, de décembre 1756 à février 1761, dix sont à mettre à son compte. En 1756, ce sont les vaisseaux *Télémaque* du capitaine Félix de Contrepont (300 tx, 20 canons, 300 hommes d'équipage), *Marie-Désirée-Marseille*, du capitaine Charles Poulhariez, le brigantin *Heureuse Thérèse* du capitaine Pierre Pellogien et le senau *Amitié* confié au capitaine Derue. L'année suivante sont armés les vaisseaux *Bien-Aimé* des capitaines Honoré Amphoux, puis Louis Simon (315 tx, 40 canons, 450 hommes) et *Le Paroly* du capitaine Élie Darne. En 1758, Georges Roux arme les frégates *La Modeste* des capitaines Louis André puis Louis Simon (120 tonneaux) et *La Constance* du capitaine Étienne-Balthazar Hugues (120 tx); enfin, en 1762, les derniers armements en course de Georges Roux concernent le brigantin *Modeste du Cap*, du capitaine Benoît Tournel, et le vaisseau *La Coquette* des capitaines Bruny puis Mille (94 tx) pour des opérations ayant pour cadre la Méditerranée, ainsi que les océans Atlantique et Indien. Pour mener à bien ces opérations prestigieuses, Georges Roux a emprunté à des courtiers marseillais près de deux millions de livres. Certes, ses bâtiments corsaires ont fait 38 prises, mais il s'agit surtout de petites embarcations anglaises (senaus, brigantins, goélettes) chargées de modestes cargaisons, tandis que cinq bâtiments sont perdus (dont un, *La Marie-Désirée-Marseille*, repris à la fin de la guerre). Ces actions ont sans doute accru sur le moment la notoriété de Georges Roux mais elles ont laissé de lourdes dettes dans sa trésorerie, des dettes qui amorcent son déclassement et bientôt sa ruine. Pendant la guerre d'Amérique (1778-1781), sur 1 061 prises reconnues dont près de 200 en Méditerranée, les Marseillais n'en ont effectué que 23, ayant perdu 464 bâtiments. Le rythme des engagements, le volume des pertes et la minceur des captures témoignent du médiocre intérêt des Marseillais pour la course, cette «économie de substitution» (Fernand Braudel) ou cette «loterie» (André Lespagnol).

Durant les guerres de la Révolution, où la course en Méditerranée est affectée par les changements d'alliances, Marseille arme 32 corsaires en 1793-1794; sous l'Empire, Marseille, qui devient à nouveau le premier port corsaire devant Toulon, enregistre de belles opérations comme celles de l'*Aventurier* en 1805 (plus de 265 000 fr. de profit), de *Dubourdieu*, de la *Harpe*, du *Général Emériau*, de la *Ligurie* ou de l'*Intrépide* de Bavastro – mais aussi de cuisantes pertes, en 1811-1812, avec la *Foudre*, le *Paysan*, la *Tour*, *Dorade*, *Marie-Louise* et *Martinet*.

Globalement, les pertes marseillaises furent fortes malgré la mise en place par l'État d'un système de protection sous la forme de convois avec regroupement des bâtiments en partance vers le Levant. Cependant, nombre d'armateurs se montrent réticents à placer leurs navires dans ces convois car l'escorte des bâtiments de guerre est payante, les convois sont lents – les bâtiments devant régler leur marche sur celle du navire le plus lent – et les arrivées groupées favorisent la chute des prix. L'efficacité des convois se trouve également maintes fois mise

en doute comme le relate, avec amertume, un témoin qui constate « que [les vaisseaux de guerre de l'escorte] ne pouvant rien faire, se retirent et laissent à la merci des milans les poulets qu'ils conduisent ». À de multiples reprises les autorités portuaires infligent des sanctions contre les capitaines qui ne se plient pas aux règles des convois ; en 1712, le commissaire des classes de Saint-Tropez reçoit l'ordre de faire mettre en prison deux patrons qui ont fait voile sans escorte et qui ont été pris par un corsaire d'Oneille (rivière de Gênes). Le renouvellement des menaces et sanctions montrent les limites de leur efficacité.

Au reste, parmi les autres parades, le recours aux neutres a été utilisé par les armateurs marseillais au plus fort des risques corsaires en Méditerranée ; mais la neutralité ne constitue pas une protection systématique et des cargaisons ont été perdues malgré leur mise sous pavillons génois, napolitains, hollandais ou nordiques – selon les conflits – sans parler de la crainte de voir les neutres grignoter des parts de marché une fois les hostilités terminées, et sans taire l'amertume des négociants-armateurs marseillais qui se voyaient contraints d'acheter sur des places neutres, comme Livourne, leurs marchandises prises par l'ennemi.

Néanmoins, ces armements ne doivent pas faire illusion et le rythme des opérations corsaires montre un réel fléchissement au fil du XVIII[e] siècle. Pour les cinq conflits majeurs trois seulement présentent une certaine vitalité : la guerre de Succession d'Espagne au début du XVIII[e] siècle, la guerre de Sept Ans au mitan du siècle et les guerres des débuts de la Révolution ; ces conflits témoignent de l'éloignement progressif des Marseillais pour les armements en course : 146 armements, puis 92 et enfin 76 alors que durant cette période (1700-1790) le nombre de négociants triple, passant de 250 à 750, et que le mouvement du port enregistre une forte croissance (avec plus de 182 000 entrées de navires au long cours à Marseille au XVIII[e] siècle). Les Marseillais, plus largement les Provençaux, ne sont pas ou peu des corsaires (Charles Carrière). Faut-il parler de répugnance, de dédain ou d'inaptitude, comme d'aucuns l'ont écrit ? En association avec d'autres, le négociant-armateur qui arme en course cherche la capture d'un navire de commerce inoffensif et richement chargé en évitant si possible les engagements guerriers ; il ne les refuse pas toujours comme le montrent cette épée d'honneur offerte en 1756 au capitaine corsaire Gassen, commandant le chebec l'*Aigle* – « une épée damasquinée d'or pour son courage » – et celle attribuée, en 1762, au capitaine Simon, commandant la frégate la *Modeste*, qui s'est notamment illustré en combattant victorieusement la frégate anglaise *Apollo*, forte de 32 canons.

Comprendre cette orientation invite à ne pas perdre de vue que pour les armateurs, le meilleur capitaine corsaire est celui qui rapporte les gains les plus élevés pour des frais généraux limités. Or, les investissements sont très lourds pour un « terrain de chasse » relativement peu fourni au XVIII[e] siècle. En effet, en période de conflits et sous la menace des escadres anglaises, la Méditerranée offre des navires moins nombreux, avec des cargaisons réduites, et les services des bâtiments neutres. Or, pour être profitable, la course a besoin d'activité commerciale : « Pas de bateaux de commerce, pas de corsaires » (Fernand Braudel). Les armateurs, prudents, sont avertis de la médiocrité des profits escomptés. La course n'étant pas attrayante, il n'est pas surprenant qu'elle ait de moins en moins tenté les hommes d'affaires marseillais.

Gilbert Buti

☛ BARBARESQUES, BAVASTRO, BERNARDIN DES BAUX, BRUNY, CASSARD, *LA CIOTAT*, LAIGLE, PAVILLONS CORSAIRES ET PIRATES, PLÉVILLE LE PELLEY, ROUX DE CORSE, *TOULON*

MARTEEN DAVID (?-ap. 1672)

Ce marin hollandais dit être arrivé aux Îles de l'Amérique en 1651. Il participe, à bord de la *Charité*, barque de 25 tx et 43 hommes, à la prise

de Santiago de Cuba (octobre 1662) et probablement aussi à celle de Campêche (février 1663) sous les ordres du commodore Christopher Myngs. Ses cautions sont le capitaine – de milice – Thomas Morgan (commandant en second de Myngs à Cuba et Campêche) ainsi qu'Abraham Keeling, un planteur de Liguanea (Jamaïque), lequel est embarqué en course en 1667 avec le capitaine flibustier Thomas Salter, lieutenant de Henry Morgan, cette fois comme « marchand ». Marteen conserve toujours sa base à la Tortue d'où sont originaires les 40 hommes de son équipage. Le 24 février 1665, associé aux capitaines John Morris et Jacob Fackman, après s'être enfoncé de 50 miles dans les terres, il s'empare de Villahermosa de Tabasco. Ils sont porteurs d'une commission portugaise acquise par Marteen : c'est donc lui qui commande en chef, ce que confirment d'ailleurs les Espagnols. À leur retour sur la côte, les flibustiers constatent la disparition de leurs navires. Ils construisent six petites embarcations qui les mènent à Trujillo, au Honduras, où ils se saisissent d'un navire à l'ancre. Le 20 juin, ils sont devant la ville de Granada, sur les bords du lac Nicaragua, à plus de 100 miles de la mer. Le pillage génère un profit élevé, ramené au Port Royal. La deuxième guerre anglo-hollandaise oblige Marteen à s'éloigner de la Jamaïque. Il juge préférable de relâcher à la Tortue, ce dont ses associés Morris, Fackman et Morgan témoignent à leur retour à la Jamaïque. De passage à la Guadeloupe, le gouverneur Du Lion tire de ce navigateur un long *Mémoire des isles, costes et terres possédées par les Espagnols dans l'Amérique Méridionale* qui sera envoyé à la Cour (novembre 1665) avec des détails concernant le Yucatan et le Honduras. À la même époque, Marteen quitte la Tortue pour rejoindre le colonel Edward Mansfield qui a armé onze navires à la Jamaïque pour retourner à Granada, mais le lit de la rivière San Juan est à sec. Ils tentent alors une descente à Carthago au Costa Rica. En septembre 1666, Marteen laisse définitivement l'île de la Tortue où tout est trop cher pour rallier le Port Royal. Modyford, alors gouverneur de la Jamaïque, le définit comme le meilleur homme de la Tortue et lui attribue deux frégates de 150 ou 160 hommes en mer. En 1668, Marteen semble prendre part à la prise de San Augustín en Floride avec le capitaine Searle. Contrairement à ses compatriotes les capitaines Jan Erasmus Reyning et Gilles Delicat, il n'est pas sûr qu'il soit passé au service des Espagnols de Campêche.

En 1670 et 1671, il est aux côtes du Yucatan pour couper et charger du bois de teinture. C'est là qu'il est arrêté par Wilgress (commandant le *HMS Assistance)* et ramené comme prisonnier à la Jamaïque. En 1671, le gouverneur de Campêche (Fernando Francisco de Escobedo) se plaint auprès du gouverneur Lynch des actions et de la grande cruauté de Marteen qui ne s'est pas conduit en soldat honorable et dont l'intention était de se retirer parmi les Français. C'est notamment la raison de sa capture par Wilgress, en mission diplomatique à Campêche. Lynch le détient toujours prisonnier en février 1672, soit six mois après son retour, avec l'intention de le juger pour piraterie, s'il en a la preuve, ou de le renvoyer en Angleterre à la première occasion. Cependant, comme Marteen est témoin de la Couronne lors de la Cour martiale qui condamne pour piraterie son ancien lieutenant Witherbourn en mars 1672, il est probablement libéré puisqu'il déclare, dans sa brève déposition, qu'aussitôt qu'il eut connaissance de la publication de la paix, il a tout fait pour rentrer à la Jamaïque (ce dont on peut douter). Sa barque et son chargement de bois ont été confisqués. En 1672, au moment où commence la troisième guerre anglo-hollandaise, il est toujours présent au Port Royal.

Jacques Gasser

☛ *GUADELOUPE, LA TORTUE,* LYNCH, MANSFIELD, MODYFORD, MORGAN, MORRIS, MYNGS, *PORT ROYAL,* SEARLE

MARTINEZ DE RECALDE JUAN
(v. 1542-1588)

Juan Martínez de Recalde grandit à Bilbao dans une famille renommée d'armateurs, de

marchands et de fonctionnaires royaux, appartenant à la noblesse basque. Son grand-père et son père, ses homonymes, avaient servi le Roi en tant que pourvoyeurs de la flotte en Biscaye, c'est-à-dire qu'ils avaient été chargés de superviser la construction de navires pour le compte du Roi et d'organiser les exportations de métaux précieux à partir de la côte Nord vers les Pays-Bas. Ils avaient également veillé au transport du courrier royal entre le Nord de l'Espagne et la Flandre à bord de zabres qu'ils avaient eux-mêmes pris soin de faire construire. Dans leur ville natale, prestige et richesse leur avaient permis d'occuper des postes de premier rang, notamment ceux de maire et de conseiller municipal. Ils jouaient par ailleurs un rôle prépondérant dans le consulat de marchands et capitaines de navires de Bilbao.

Juan Martínez de Recalde, quant à lui, commence sa carrière comme soldat. Il est *alférez*, capitaine d'infanterie et de cavalerie. Mais il navigue aussi très jeune sur les bateaux de l'escadre de Biscaye et à partir de 1571, il y sert le Roi en tant que général de ses armées navales. L'année suivante, il dirige jusqu'en Flandre la flotte qui amène le duc de Medinaceli, désigné gouverneur-général des Pays-Bas, avec plus de 1 200 soldats Il y reste jusqu'en 1574 participant cette année-là à un essai raté pour récupérer Middlebourg. L'année d'après, après un bref séjour en Espagne, il conduit à Dunkerque une flotte de 48 navires avec des troupes à bord.

Comme pour la plupart des autres grands marins espagnols de son temps, son implication vise à endiguer les attaques que portent les ennemis hollandais, anglais et français à l'Espagne ou aux territoires qu'elle contrôle en Flandre, plutôt qu'à attaquer leurs navires. L'Espagne est à cette époque un des principaux carrefours commerciaux européens, bien situés entre deux grands pôles économiques, la Flandre et les cités italiennes. De fait, l'incorporation rapide de ces marins d'expérience dans l'administration militaire de la monarchie hispanique les oblige à privilégier la défense des côtes et des convois, le transport des hommes et des munitions. Plutôt qu'une activité corsaire agressive continue – et même si des prises sont toujours réalisées et envisageables –, ils privilégient une lutte défensive contre les courses ennemies.

Indirectement, son rôle, dans l'enclenchement de la course à long rayon d'action anglaise, se fait ensuite sentir. En 1579, des exilés catholiques irlandais rentrent chez eux afin de susciter une nouvelle rébellion. Une fois l'hiver passé, ils lancent un appel à toutes les forces catholiques d'Europe. Peu après, Philippe II envoie clandestinement en Irlande une flotte contre Elizabeth. Quelque 800 volontaires sont levés en Italie et en Espagne et une flottille commandée par Recalde les débarque à Smerwick, un large port naturel situé à l'extrémité ouest de l'île. Recalde reste quelque temps le long des côtes de l'Irlande pour les surveiller avant de rentrer en Espagne. Pendant ce temps, le corps expéditionnaire continue d'attendre avec espoir un soulèvement général. Il ne viendra jamais et ces hommes sont massacrés, notamment par Sir Walter Raleigh. Lorsque Drake, de retour de son voyage de circumnavigation, est l'objet d'une intense protestation diplomatique de la part des Espagnols, cette tentative de soulèvement offre à Elizabeth une possibilité inespérée de ne pas donner suite à l'affaire.

Par la suite, Juan Martínez est capitaine général de l'armada garde-côtes d'Andalousie en 1582, 1584 et 1585, laquelle a pour mission de chasser les corsaires ennemis attaquant les convois des Indes. En 1584, à la tête de six galions, il accompagne depuis les Açores les deux flottes de retour d'Amérique. À la même époque, il sauve une flotte venant du Nouveau Monde qui s'était échouée à Madère. Il reçoit le commandement d'une escadre dans la campagne des Açores en 1582 et dans celle de la Terceira en 1583 dont la direction des opérations est donnée à Álvaro de Bazán. En 1585, il se rend aux Açores d'où il escorte jusqu'à Séville la flotte des Indes occidentales. Tant le service de Recalde que sa capacité de commandement et sa connaissance de l'Atlantique Nord font de lui le candidat idéal

pour le poste de vice-Amiral de l'*Invincible*, le duc de Medina Sidonia assurant le commandement. À cette époque Recalde forme avec Juan de Idiáquez, considéré comme son beau-frère et organisateur de l'*Invincible* à Madrid, Juan Alonso de Mújica y Butrón, armateur, propriétaire de forges et de fabriques d'armes, son proche parent, et de nombreux autres armateurs et hommes de guerre de Bilbao, comme Martín de Bertendona, un groupe militaro-marchand à l'origine du projet de l'*Invincible* comme de son exécution, ce qui invite à nuancer la vision d'un Philippe II, monarque absolu et maître de toutes les décisions présentée par Geoffrey Parker.

En 1587, la rumeur courre que Francis Drake cherche avec sa flotte un affrontement direct avec les galions que Recalde commandait. C'est dire la réputation qu'il avait acquise parmi les hommes de guerre européens. Toutefois, au cours de la campagne d'Angleterre, il ne peut faire valoir ses points de vue et doit plier devant Medina Sidonia – qui avait remplacé Álvaro de Bazán à la tête de l'expédition – dont l'inexpérience est en partie responsable du désastre. Recalde voulait fondre directement sur Plymouth et y détruire la flotte anglaise avant de rejoindre les troupes du duc de Parme en Flandre, mais Medina Sidonia ne l'écoute pas, se conformant strictement aux instructions de Philippe II. Par ailleurs, Recalde se voit engagé dans des combats difficiles où la puissance de feu de l'ennemi est bien supérieure à la sienne et le maintient à distance, rendant difficile l'abordage, seul capable dans ces conditions de venir à bout de l'ennemi. Dans la phase initiale, se trouvant dans l'arrière-garde de la flotte, il est isolé et doit se battre avec plusieurs navires ennemis. Il en sort vivant, sans être capturé, mais il perd au cours de ces combats de nombreux hommes et plusieurs de ses navires sont inutilisables. Après la dispersion de la flotte, il rentre au port de La Corogne, blessé et fiévreux, et décède peu après y avoir débarqué.

Quelques années auparavant, en 1582, il avait été fait chevalier de l'ordre de Saint-Jacques pour les immenses services rendus à la monarchie, notamment en tant qu'armateur, par sa famille et lui-même, suivant ainsi la trajectoire de nombreux armateurs et corsaires basques et flamands de renom. L'entrée au sein de cette institution sanctionnait le passage à la noblesse moyenne, ces familles étant souvent d'origine roturière ou, dans le cas des Biscayens, d'origine *hidalga*, c'est-à-dire issues de la petite noblesse. L'appartenance à une même institution était aussi pour les différents chevaliers l'occasion de rapprocher leurs familles par des liens matrimoniaux, de bâtir une identité particulière et de se distinguer du reste de la société.

Jean-Philippe Priotti

☛ Bazán, Bertendona, *Bilbao,* Drake, *Dunkerque,* Idiáquez, *Middlebourg,* Mújica y Butrón, Raleigh, *Séville*

Mazarin Jules, cardinal (1602, Pescina-9 mars 1661, Vincennes)

Il serait bien prétentieux de prétendre présenter l'ensemble de la vie du cardinal Mazarin. Nous renvoyons le lecteur aux livres de Pierre Goubert ou Claude Dulong pour une vision d'ensemble de ce personnage. La présente notice se limite à évoquer les relations du cardinal avec la marine et notamment la guerre de course. Néanmoins, il ne peut être fait abstraction d'une présentation sommaire. Fils aîné d'Hortensia Bufalini originaire d'une noble famille de Citta di Castello en Ombrie, famille apparentée aux Colonna, et de Pietro Mazzarini, un propriétaire foncier sicilien, Jules Mazarin grandit dans l'orbite de la famille Colonna à Rome. Après avoir suivi des études, il effectue une brève carrière militaire de 1624 à 1627 comme capitaine d'une compagnie et entre au service de la diplomatie pontificale où il se distingue au point de devenir, en décembre 1641, cardinal (sans avoir été prêtre). Depuis la décennie 1630, il entretient des relations avec le roi Louis XIII et le cardinal de Richelieu. Naturalisé en 1639, son ascension date de la période 1642-1643. Ainsi, il réussit à faire nommer Michel Le

Tellier au secrétariat de la Guerre et devient le parrain de Louis XIV. Louis XIII, sentant sa fin proche, le nomme au Conseil de régence mais c'est surtout sa nomination, le 18 mai 1643, par la reine Anne d'Autriche, comme président de ce Conseil et Premier ministre qui constitue le sommet de cette ascension.

À la différence de son prédécesseur, Armand Jean du Plessis cardinal de Richelieu, le cardinal de Mazarin n'est pas nommé « Grand-Maître Chef et Surintendant général de la Navigation et du Commerce ». Cette fonction est occupée par le duc de Maillé-Brézé, du 5 décembre 1642 au 14 juin 1646, auquel succède la reine régente Anne d'Autriche, du 5 juillet 1646 au 12 mai 1650. Pour mettre fin à la Fronde, Anne d'Autriche cède sa charge au duc François de Bourbon-Vendôme, qu'il occupe du 12 mai 1650 au 22 octobre 1665 avec survivance pour son fils. Ce dernier, César duc de Beaufort, exerce cette fonction du 22 octobre 1665 jusqu'à sa mort le 25 juin 1669. La responsabilité financière des affaires maritimes incombe durant la même période au secrétaire d'État aux Affaires étrangères pour le Ponant, et au secrétaire d'État à la Guerre pour le Levant, le plus connu étant Michel Le Tellier. L'examen des ressources du cardinal de Mazarin, analysées par ses contemporains mais aussi par les historiens Daniel Dessert et Claude Dulong, réservent pourtant quelques surprises. Mazarin perçoit sans justification une partie des liquidations de navires adjugés de bonne prise au nom du Roi. Le montant est du quart en 1645, puis du tiers par la suite : une faveur que la reine régente s'efforce de maintenir lors des troubles de la Fronde. À cela s'ajoute le dixième de l'Amiral au moment du décès du duc de Brézé. Mazarin obtient que ces recettes ne soient pas soumises aux taxes ordinaires, l'idée étant soufflée par le chevalier Paul (ou Paul de Saumeur). En 1646, la part des prises revenant au cardinal Mazarin s'élève à 60 000 l-t non compris deux navires non estimés et 52 000 l-t provenant de la vente en Italie de la soie et autres biens des cargaisons. En 1650, le produit de ce qui lui revient atteint 200 000 l-t, d'autant qu'il utilise habilement les variations des cours de change sur les différentes places. Au début de 1651, Paul écrit de Naples qu'il trouve un bon rendement à court terme sur l'argent tiré des récentes ventes.

Le cardinal Mazarin perçoit donc ces libéralités de la part du Roi mais engrange aussi des recettes de ses armements en course. Il posséderait un navire en 1645, deux en 1648 et cinq en 1651 : le *Fort*, le *Berger*, l'*Espérance* ou la *Cardinale*, le *Samson* et la frégate *Anna*. Les frondeurs estiment qu'il en détient d'autres. Cette hypothèse est fort probable si l'on considère la manie du cardinal, en homme avisé, d'investir sous des prête-noms ou par le biais de partenariats dans des parts de navires. En 1660 il fait acheter par Zeggo Ondedei et Guillon – un capitaine de vaisseau du Roi – la *Salamandre* de 200 tx pour 9 000 l-t. L'état de sa fortune de 1658 indique qu'il détient la moitié du capital dans la compagnie faite avec le marquis de Pallavicini (famille génoise), un peu plus de 127 000 l-t pour la moitié du vaisseau la *Bergère*, la flûte la *Cardinale* ainsi que l'achat et l'armement du navire le *Saint-Étienne*. Mais on ne sait ce à quoi était destinée cette compagnie. Jules Sottas signale par ailleurs qu'il serait le propriétaire en 1655 de deux navires armés à La Rochelle, la *Sainte-Anne* et l'*Hudson*. Déjà, entre 1641 et 1648, il réalise d'autres investissements maritimes. Dans les comptes qu'il a auprès des banquiers Cenami et Cantarini, il apparaît qu'il détient une participation à hauteur de 126 666 l-t dans la compagnie de la pêche à la baleine. Par ailleurs, il posséderait également une galère et dans les comptes du cardinal auprès de ses banquiers, sont évoqués les achats de plusieurs galères : certaines à Florence et une, pour un montant de 32 000 l-t, auprès d'Ugo Fiesque ou Fieschi (1598-1676), général des galères de la République de Gênes. L'identité de ces galères pose problème. On peut fortement supposer que celle achetée à Ugo Fiesque se retrouve dans les archives de la Marine entre 1653 et 1662 au nom de la *Mazarine*. L'habitude à l'époque est de considérer la galère comme

un bien meuble auquel le propriétaire donne son nom, ici donc le cardinal Mazarin. Quant aux galères acquises à Florence en 1647, ce sont sans doute celles qui seront louées par la suite au prince Grimaldi de Monaco. Mazarin aurait donc avancé les sommes pour cette acquisition par ce prince. Parmi ces galères, il y en a une qui sera appelée la *Fiesque,* dirigée par Ugo Fieschi (plusieurs documents de 1651 l'attestent). Rappelons par ailleurs que deux autres Fiesque servent comme capitaine de galère en France à l'époque : Nicolas, capitaine de 1646 à 1653, et Cornelio, sans doute frère du premier, gentilhomme de la chambre du Roi en 1653.

Si des doutes subsistent à propos des modalités d'acquisition des navires, il est avéré que certains sont armés en course. Le *Samson*, le *Berger* et l'*Espérance* sont des prises, cette dernière ayant une nationalité toscane douteuse. Plusieurs navires portant ce nom sont capturés durant la période 1648-1653 par des capitaines comme Clapiers de Collongue, Du Parc, ou Abraham Duquesne. Le plus étrange est l'obtention de la frégate *Anna,* offerte par la reine Christine en octobre 1650 à Anne d'Autriche et qui se retrouve dans les mains du cardinal en 1651 bien que demeurant au nom de la reine. Est-ce une compensation pour l'autre navire, le *Jules*, que la reine suédoise avait offert, et qui avait été perdu ? Cela n'empêche pas Mazarin, le 10 avril 1660, par un acte notarié de Lievraux, à Toulon, de vendre le navire l'*Anna* pour la modique somme de 136 ou 156 000 l-t. Le navire a été radoubé et remis en état par Colbert en 1651. On retrouve un navire dans la marine de guerre qui porte un nom semblable, le même sans doute, portant un équipage de 300 hommes. Ce navire alterne des campagnes en course avec d'autres voyages au commerce ou à la pêche.

Les dépenses du cardinal montrent par ailleurs qu'il achète des navires aux Pays-Bas pour 63 800 l-t entre 1641 et 1648 et verse 11 600 l-t de frais à La Rochelle. Les documents attestent qu'il est en affaire avec le maréchal de la Meilleraye mais aussi Abraham Duquesne. Il n'est pas le seul haut personnage à le faire, ainsi en est-il de Fouquet. Charles La Porte de la Meilleraye (1602-1664), apparenté au cardinal de Richelieu, occupe de hautes fonctions en Bretagne et participe à l'essor de la ville de Nantes. C'est de cette dernière que Mazarin arme des corsaires dont un, dirigé par Danton de la Pontézière, ramène en 1653 plusieurs prises. Ce lien avec La Meilleraye et Duquesne est visible dans le projet de colonisation de Madagascar. Mazarin investit, selon un état de sa fortune établi en 1658, près de 600 000 l-t dans la Compagnie de Madagascar. En octobre 1656, La Meilleraye envoie sous le commandement de Louis de La Roche Saint-André (officier de la marine du Roi) une escadre forte de quatre vaisseaux portant, selon les Néerlandais, 126 canons et 1 000 hommes, à destination de Madagascar. Arrivé au Sierra-Leone, La Roche Saint-André ouvre un pli cacheté où il est prescrit de faire un détour par le Rio de la Plata, « le meilleur paìs qui soit au monde » où de grands galions chargent des marchandises en quantité. Comment ne pas y voir alors, une entreprise corsaire ! Mais La Roche Saint-André doit avouer ne pas connaître la route de Buenos Aires et Rézimont, autre capitaine, n'est pas mieux instruit. L'escadre poursuit alors vers sa destination finale : deux navires sont perdus, les pertes sont énormes. Par la suite, le maréchal est l'un des armateurs de l'expédition de Hotman de Fontenay en 1658 qui se solde aussi par un échec. Ces pertes incitent Mazarin à adjoindre un de ses vaisseaux à la flotte de quinze navires qu'Abraham Duquesne arme au long cours avec quinze mois de vivres pour « ferre un coup d'importance ». Il s'agit « d'obliger l'Eispagnol de permettre aux François le négoce des Indes », écrit Duquesne à Mazarin, le 15 octobre 1659. Mais l'état des finances royales et les préliminaires de paix empêchent de donner suite à cette affaire.

La course a permis ainsi au cardinal de s'enrichir diversement. Dans une lettre datée du 15 avril 1653, il écrit à Guillaume d'Almeras, futur chef d'escadre du Roi, alors capitaine de vais-

seau ayant armé en course, de donner le reste de la rançon des prisonniers du *Saint-Onofrio,* navire espagnol qu'il a capturé, à Colbert, soit 1 300 piastres qui sont sans doute reversées à son profit comme pour une précédente rançon. D'autres capitaines corsaires lui offrent des cadeaux enrichissant sa bibliothèque ou son musée : en 1645 ce sont des dessins du cavalier Gioseppe dit le cavalier Arpin, ou bien un ballot de livres que lui adresse Garnier (sans aucun doute Jean-Augustin Garnier, capitaine de vaisseau du Roi en 1647). Pour Claude Dulong, une partie des marchandises – comme le cuivre – que possède le cardinal, notamment au port du Havre, proviendrait des prises.

Roberto Barazzutti

☛ Duquesne, Fontenay, *Gênes, La Rochelle, Nantes,* Paul de Saumeur, Richelieu, *Madagascar*

Ménagé Michel-André-Vincent
(22 janvier 1755, Saint-Rémy-des-Landes-ap. 1815)

Parfois fautivement donné d'après les abréviations de ses prénoms comme « Max » Ménage. Michel André Vincent Ménage est fils de Michel et de Jeanne-Marie Tanqueray, et originaire de la côte ouest de l'actuel département de la Manche, le 22 janvier 1755. Il fait son apprentissage au commerce et à Terre-Neuve, de 1772 à 1776, sur les morutiers granvillais. Dès 1778 et en 1779, il navigue en course, tout d'abord comme lieutenant sur la frégate de 340 tx, 225 hommes et 32 canons l'*Américaine* (capitaine Eudes de la Cocardière) armée à Granville. La campagne de six mois – 19 novembre 1778-30 juin 1779 – le conduit dans la Manche où plusieurs prises sont faites. Ménagé passe à Dunkerque en 1780 pour naviguer sur le *Calonne* (capitaine Ryan). Il sert ensuite sur l'*Argus* en 1781-1782, puis commande, comme capitaine corsaire, la *Bernardine*, ex-*Comte de Guichen*, de 90 tx, 70 hommes, 14 canons et 10 pierriers, en mars 1782. Il monte encore la *Vipère* de 36 tx, en juin 1782 et l'*Insatiable* (de 150 tx, 109 hommes et 18 canons), de novembre 1782 à janvier 1783 où il est capturé par les Anglais. Tous ces armements ont lieu à Dunkerque. Il est très introduit chez les Helley, armateurs de ce dernier corsaire. Il a quatre-vingt prises à son actif qui le mettent financièrement à l'abri. Entré dans la Marine royale, il est fait sous-lieutenant de vaisseau le 26 août 1787 et affecté dans la 1re division de la 4e escadre. Résidant à Brest, paroisse Saint-Louis (1792), au début de la Révolution, l'enseigne de vaisseau à 1 200 l-t annuelles est « supprimé des revues le 5 septembre 1793 » et semble être rayé des cadres, à 38 ans. Toujours vivant en 1815, il habite alors Fécamp d'où il sollicite une croix de Saint-Louis et une pension.

Olivier Corre

☛ *Brest, Dunkerque, Granville,* Ryan

Menéndez Avilés Pedro de
(1519, Avilés-1574)

Pedro de Menéndez naît dans les Asturies, au sein d'une famille noble nombreuse – dix-huit frères et sœurs – de tradition maritime. À 14 ans, il s'enfuit de chez ses tuteurs qui l'avaient accueilli après la mort de son père et le remariage de sa mère, pour s'enrôler dans une flotte, à Santander, et donner la chasse aux corsaires français. Après deux années passées en mer, il retourne chez lui. Sa famille le contraint alors à épouser Ana Maria Solis qui n'est âgée que de dix ans. Il reprend bientôt le large et pratique la course jusqu'à l'âge de 30 ans. À 19 ans, il arme un bateau doté d'un équipage de 50 hommes avec lesquels il se saisit de deux navires français. Ces premiers succès se confirment au cours des guerres d'Italie et des années 1542-1544. En 1544, une escadre française que commande Fonteneau Jean-Alphonse de Saintonge capture 18 navires espagnols. Menéndez de Avilés le poursuit jusqu'au port de La Rochelle où il récupère cinq navires et des prisonniers espagnols, s'attaque en personne au capitaine de Saintonge et le tue. Malgré les forces françaises de La Rochelle, Menéndez de

Avilés parvient à sortir du port avec ses prises. L'empereur Charles Quint l'autorise à poursuivre son action, faisant de lui le principal responsable de la chasse aux Français le long des côtes de Galice et des Asturies.

En 1549, pendant une trêve entre la France et l'Espagne, il reçoit une commission de l'Empereur pour aller chasser les pirates français de la côte nord de l'Espagne et des Canaries. La confiance royale lui vaut d'être nommé successivement capitaine général de la *Armada de Indias* en 1552 et cinq ans plus tard de celle de Flandre. Mis à part le transport des personnalités impériale et royale de son temps, Pedro achemine argent et soldats, escorte les flottes lainières en Flandre et veille à l'arrivée des métaux précieux américains à Séville. En 1557, comme capitaine général de l'Armada des Indes, il protège la flotte face aux corsaires français. En 1562, il convoie une flotte de quarante-neuf navires de commerce pour l'Amérique. En 1564, Philippe II le nomme *Adelantado* de la conquête et de la colonisation de la Floride. En effet, les Français ayant pris pied en Amérique du Nord au début des années 1560, Philippe II décide d'y envoyer de nouveaux contingents de soldats. Menéndez doit expulser les intrus et construire des fortifications pour défendre le territoire et protéger les colons espagnols. L'enjeu est de taille puisque la Floride se situe sur la route de retour des deux flottes transportant argent, or et marchandises vers Séville. S'ils s'en rendaient maîtres, les Français contrôleraient un point hautement stratégique sur la route des métaux précieux. La correspondance de Menéndez au monarque rend compte de la dureté des combats entre Français et Espagnols ainsi que des conséquences de l'activité corsaire pour le développement de l'administration militaire castillane. Utilisant ce péril comme prétexte, le Roi s'empare de la nomination du capitaine général, qui était auparavant du ressort des marchands. Des disputes s'ensuivent entre les officiers de la *Casa de Contratación* et Menéndez.

Après avoir fait un séjour en prison et récupéré l'argent comptant que ces derniers lui avaient séquestré, il peut enfin lever l'ancre de Séville pour la Floride, pendant l'été 1565, avec l'ordre royal de rechercher et de faire disparaître tous les intrus et corsaires d'autres nations, où qu'ils puissent se trouver aux Indes. Avec une force de 500 soldats, l'aide des Indiens et de Français qui trahissent Jean Ribault, capitaine général des forces françaises, et du mauvais temps, Menéndez vient à bout de l'envahisseur. Il se rend maître du fort San Mateo où ils s'étaient établis. Le fort n'est défendu que par 200 à 250 colons; plusieurs centaines de calvinistes sont égorgés, leurs navires pillés et les seuls survivants, que sont 50 femmes et enfants, sont faits prisonniers. Il nettoie les Antilles des nids de pirates et conçoit un excellent plan de défense contre leurs attaques: escorte transatlantique, fortification des ports américains et création de rapides escadres de *galizabras* (inventées par lui et perfectionnées par son neveu), navires très légers, bien armés, auxquels on confie plus d'une fois le transport des métaux précieux. Il explore aussi la côte de Floride, y construisant de nouveaux forts, pour prévenir toute nouvelle incursion française, et des missions, afin d'y évangéliser les Indigènes. Il se marie d'ailleurs avec la sœur d'un roi *calusa* afin de mieux négocier la paix avec les Indiens. Puis Menéndez participe à la réédification de La Havane, détruite par les pirates, et il fait d'elle une forteresse imprenable. Il y construit par ailleurs des chantiers navals capables de réparer et de fabriquer des frégates de guerre. Il loge dans ce port une flotte légère et patrouille avec elle le long de la route La Havane-La Veracruz et La Havane-Nombre de Dios, itinéraires sur lesquels il fait plus de cinquante prises de navires.

Il demande pour lui et les siens les charges les plus importantes de Floride, pour son neveu Pedro Menéndez Márquez et pour son beau-fils, Hernando de Miranda, et d'autres compagnons d'aventures originaires comme lui des Asturies. Il rentre en Espagne en 1567. En effet, compte tenu de ses succès, et devant l'avancée du péril des Gueux de mer dans le canal de la Manche et en mer du Nord, Menéndez est appelé pour

conseiller Philippe II. Afin de contrecarrer les rebelles et anticipant les grandioses desseins du marquis de Santa Cruz (ou Bazán), Menéndez propose l'envoi d'une flotte de 150 bateaux. Il y inclut une escadre de 20 galions de taille moyenne (à partir de 300 tx) pour transporter 3 000 soldats d'infanterie destinés à la reconquête de la Zélande. En 1573-1574, une force de plus de 50 navires est formée à Santander par le biais d'embargo de navires de commerce atlantiques, car l'argent manque cruellement. Mais Menéndez, qui vient de ramener les trésors de Terre-Ferme, meurt en 1574, victime comme nombre de ses collaborateurs, d'une épidémie de typhus, au moment où il devait pacifier les territoires rebelles des Pays-Bas, laissant les navires abandonnés et les équipages décimés. L'expédition prévue ne se réalise pas et bonne part de l'énergie et des ressources investies sont perdues. Menéndez de Avilés avait aussi été fait capitaine général de l'armada garde-côtes d'Andalousie en 1568, 1570, 1571, 1573 et en 1570, Philippe II lui avait donné le titre de capitaine général de la *Armada de Indias*.

Jean-Philippe Priotti

☛ Bazán, *La Rochelle,* Fonteneau, Ribault, *Santander, Séville*

Menou d'Aulnay Charles de
(v.1604, Charnizay-1650, Annapolis, [Nouvelle Écosse])

Son père, René de Menou, est conseiller d'État sous Louis XIII. D'Aulnay tient aussi son nom de sa mère, Nicole de Jousserand, qui lui lègue la seigneurie d'Aulnay, près de Loudun. En 1638, il épouse Jeanne Motin, fille de Louis Motin, l'un des intéressés de la Compagnie de la Nouvelle-France. Charles de Menou d'Aulnay arrive à Port-Royal (Acadie) à l'automne 1632 avec son cousin Isaac de Razilly, nommé gouverneur de l'Acadie par la Compagnie de la Nouvelle-France – ou des Cent-Associés – qui détient le monopole du commerce dans la colonie entière. Razilly reprend possession de cette région, rétrocédée par l'Angleterre à la France lors du traité de Saint-Germain-en-Laye (1632). À sa mort, en 1635, son frère Claude hérite des concessions de Port-Royal, de La Hève et de l'île de Sable, et en confie la gestion à son cousin, Charles de Menou d'Aulnay. En 1638, Menou est confirmé comme lieutenant de Razilly en Acadie. Il établit Port-Royal comme poste principal de contrôle du commerce des pelleteries et, parallèlement, entraîne des immigrants, notamment de sa région d'origine, le Poitou-Charentes, qu'il installe sur les terres fertiles des environs où les nouveaux arrivants transposent leur technique d'assèchement des marais avec beaucoup de succès. Menou commande aussi le poste de La Hève, au Sud de la péninsule.

Au sud de l'Acadie, le fort situé sur le fleuve de Pentagouët (ou Penobscot), fondé par Claude de Saint-Étienne de La Tour vers 1625, est encore sous domination anglaise en 1632. En 1635, Pentagouët est repris par Menou d'Aulnay. Restés en Acadie durant l'occupation (1628-1632), La Tour et son fils Charles, qui résident au cap de Sable, doivent dorénavant partager le pouvoir et le commerce avec Razilly et Menou d'Aulnay. La présence de deux autorités en Acadie est à l'origine d'une longue rivalité.

Dans l'intention d'accaparer le commerce entier à son profit, Charles de La Tour s'attaque aux affaires de Menou : en 1639, La Tour intercepte une pinasse en route vers Pentagouët et fait prisonniers les neuf hommes de l'équipage. En 1640, deux petits navires de Menou sont atteints par les canons de La Tour. La guérilla s'intensifie entre les deux hommes. Chacun cherche tout appui de nature à affirmer son autorité au détriment de son voisin. En 1642, La Tour obtient même le support de navires bostonnais pour des manœuvres devant Port-Royal. Il incendie un moulin et s'empare d'une barque chargée de pelleteries. En réponse à la menace grandissante, aussi bien de la part de La Tour que des Bostonnais, Menou consolide la défense de Port-Royal et multiplie les attaques en mer contre tout contrevenant à son monopole,

principalement contre son plus proche concurrent. En 1644-1645, il envoie ses navires, dont le *Grand Cardinal,* frégate de 200 tx armée de 16 canons, croiser sur les côtes pour saisir une dizaine de navires pêcheurs basques et bretons faisant la traite des pelleteries. En 1645, lors d'une expédition navale soigneusement préparée et en l'absence de son rival, il assiège le fort La Tour sur le fleuve Saint-Jean. Une partie des 45 défenseurs périt sur place, la plupart des autres sont pendus et les hommes de Menou pillent le fort. Le succès est complet et le poste devient bientôt un fructueux comptoir de commerce au bénéfice de Menou d'Aulnay qui tire jusqu'à 3000 peaux d'orignaux par an, ce qui lui permet de faire vivre la colonie car il ne reçoit aucune assistance de la France.

Menou d'Aulnay reçoit enfin, en février 1647, la reconnaissance officielle qu'il réclamait: des lettres patentes du Roi le constituant gouverneur général et seigneur de toute l'Acadie. Dès ce moment, il entreprend de confisquer les postes de traite de ses concurrents ainsi que des barques de pêche à Miscou. Toutes ces déprédations portent sur des commerçants qui possèdent pourtant des commissions officielles. On ne peut donc guère qualifier ces activités de corsaires mais plutôt de piraterie dans le cadre d'une guérilla entre compatriotes. Le 24 mai 1650, Menou d'Aulnay meurt brusquement d'un accident dans la baie de Port-Royal. Il laisse une situation conflictuelle encore très vive entre les chefs de postes en Acadie, d'autant que sa veuve épousera son rival Charles de La Tour et devra affronter un long procès de succession. Son œuvre, qui a marqué durablement l'Acadie, a toutefois été reconnue. En effet, au cours des deux décennies de son administration, Menou a recruté puis installé des immigrants et sauvegardé une colonie de 500 habitants ainsi que des structures agricoles et commerciales qui continueront de se développer.

Raymonde Litalien

☛ BOSTON, PORT-ROYAL

MER DE SULU ET LES IRANUN (ou Illanum, ou Lanun)

Principale communauté de pirates des XVIIIe et XIXe siècles en Asie du Sud-Est. Les Iranun, qui n'apparaissent qu'à cette époque dans la lumière de l'histoire, sont un petit groupe ethnique de langue austronésienne – apparentée au Maranao de l'île de Mindanao –, tardivement islamisé. Ils semblent avoir pour origine l'un des nombreux groupes de «nomades de la mer» (*orang laut*) qui parcourent l'Asie du Sud-Est depuis des temps immémoriaux. Ils contractent vers 1775 avec les Taosug – peuple sédentaire du Sud de Mindanao et des îles avoisinantes –, et avec leur puissant sultanat de Sulu – dont la capitale est sise dans l'île de Jolo –, un pacte informel d'intérêt mutuel. En effet, les mers de Sulu et des Célèbes – entre Philippines, Bornéo et île de Sulawesi – sont riches en produits marins de valeur – nacre, *tripang* – concombre de mer, etc. –, cependant que les falaises des îles regorgent de nids d'hirondelles. L'essor des importations chinoises elles-mêmes induites par la croissance massive des exportations de thé vers l'Europe, stimule la collecte de ces denrées.

Or, la région, peu peuplée, ne dispose pas de la main-d'œuvre nécessaire. D'où l'appel des Taosug aux Iranun: ceux-ci se chargent de fournir des esclaves pour l'économie de traite mise en place par le sultanat de Jolo, Canton constituant la destination finale. À partir de cette base presque idéale qu'est la mer de Sulu, vers laquelle convergent une grande partie des principales voies maritimes de la région, et jamais contrôlée par aucun grand État, les Iranun vont construire, entre 1775 et le milieu du XIXe siècle, une puissante thalassocratie pirate. Pendant les quelques mois où les vents sont favorables, ils parcourent en tous sens d'immenses espaces, de la Nouvelle-Guinée au détroit de Malacca, de Java au Vietnam et à Luzon; partout ils sèment la terreur, mais leur but presque unique est la capture de travailleurs et, secondairement, de concubines.

À l'apogée du système (entre 1836 et 1848), ce sont quelque 4000 captifs qui, chaque année, sont livrés aux Taosug, qui avancent l'argent nécessaire aux expéditions suivantes. Au total, 150000 Iranun se sont emparés en trois quarts de siècle de 200000 à 300000 esclaves. Parmi eux, certains se sont rapidement intégrés à leurs ravisseurs, convertis à l'islam au besoin, et deviennent marins, parfois guerriers, dans la flotte pirate, qui compte quelque 200 *prahu* et qui opèrent par petits groupes.

Les Iranun sont des navigateurs hors pair. Ils utilisent des prahus – ou perahu, ou prau. Le terme veut simplement dire barque, ou canoë, en malais. Mais, jusqu'au XIXe siècle, dans le vocabulaire des navigateurs occidentaux des mers d'Asie du Sud-Est, il désigne aussi les nefs pirates qu'ils avaient appris à redouter. Leur coque est toujours creusée dans un tronc d'arbre. Suivant la taille désirée pour le navire, on y adjoint des planches, des planchers, des plate-formes, des mats… Le tout est ajusté sans utiliser de clous, mais des fibres végétales lient solidement les divers éléments. Contrairement à beaucoup de navires – même de taille importante – des archipels asiatiques et pacifiques, il n'y a pas de balancier. Jusque vers 1790, les principaux chantiers navals du sud des Philippines – région de piraterie par excellence – semblent avoir été à Cotobato, au sud-ouest de la grande île de Mindanao, sur le golfe Moro. Ils s'installent ensuite dans l'archipel de Sulu, qui fait la jonction avec Bornéo. Les îles de Jolo, et surtout de Basilan, concentrent ces activités. Les bois durs de grande taille abondent sur ces terres volcaniques fertiles. Quant aux charpentiers, essentiellement locaux, ils peuvent inclure des experts chinois.

Le point commun entre les divers navires pirates est l'utilisation de la rame comme moyen essentiel de propulsion. Le choix apparaît logique dans des mers soumises aux calmes équatoriaux – seul le nord des Philippines, déjà loin des bases pirates, connaît des typhons saisonniers. Les galères pirates vont presque toujours plus vite que les jonques et autres vaisseaux à voile sur lesquelles elles fondent ou qui, plus rarement, tentent de les attaquer. Seul le menu *salisipan* ne comporte pas de voile d'appoint. Ce canoë effilé, mû par une vingtaine de rameurs, est en fait embarqué sur les nefs principales, et, peut aisément être tiré à terre, permettant les débarquements ainsi que la remontée des petits cours d'eau. Le *lanong* (ou *lanang*) est le plus grand navire pirate : son équipage peut atteindre 200 hommes, ce que nécessite la trentaine de rames (détriplées en trois rangées) de chaque bord. Les rameurs – ou du moins une partie d'entre eux – se transforment en guerriers le moment venu. Les dimensions importantes – 25 à 30 mètres sur 6 – permettent l'installation de deux mâts à voile unique, ainsi que d'une vaste plateforme de combat. Un canon d'assez gros calibre est monté à la proue – renforcée d'un bouclier –, et d'autres, plus petits, peuvent pivoter. Ce navire, aux performances déjà remarquables, est remplacé vers 1830 par le *garay*, plus léger, moins haut – deux rangs de rames seulement – un peu plus court – il ne dépasse pas 24 mètres –, et surtout plus rapide : il atteint les dix nœuds en vitesse de croisière. Une très grande voile rectangulaire, montée sur un trépied de bambou amovible, constitue un atout supplémentaire. Le pont, en bois de palmier, est entièrement amovible lui aussi. La proue, plus effilée, comporte là encore un canon respectable. L'équipage comprend jusqu'à cent hommes. Le *garay* peut en quelques semaines abattre d'énormes distances, typiquement de la mer de Sulu au détroit de Malacca. Les faibles réserves d'eau et de nourriture peuvent néanmoins constituer un handicap tragique en cas d'avarie sérieuse : on compte normalement sur les prises locales, ainsi que sur un certain nombre de caches-relais réparties sur les principaux itinéraires.

Les Iranun, parfois en collaboration avec de petits pouvoirs locaux, essaiment bientôt dans toute l'Asie du Sud-Est, où ils mettent en place des bases secondaires, plus ou moins permanentes. Ils ne se heurtent qu'à peu de résistance : les navires hollandais eux-mêmes, surclassés

en vitesse, sont parfois attaqués. Quant aux Anglais, ils viennent souvent acheter leurs produits aux Taosug, afin de se procurer du thé chinois au meilleur compte. Il faut attendre les révolutions technologiques du milieu du XIXe siècle – steamer, coque d'acier, artillerie nouvelle – pour qu'il soit mis fin à la puissance iranun. À partir de 1848, une série d'expéditions navales espagnoles – depuis Manille – détruisent les bases des pirates, et domestiquent le sultanat de Jolo. Vers 1880, les Iranun sont redevenus un micro-groupe ethnique obscur, dans une région qui en compte des centaines.

Jean-Louis Margolin

☛ *Asie du Sud-Est*, *Malacca*, Moros de Mindanao

Mer Égée : voir *Cyclades*

Meslé de Grandclos Pierre-Jacques (1728-1806, Villers-Bocage)

Mesclé de Grandclos est le produit d'une ascension sociale et maritime régulière de sa famille. D'origine rurale, son grand-père Étienne, né en 1658, exerce comme pilote à la pêche morutière. Devenu capitaine vers 35 ans il meurt noyé en 1703, à l'entrée du goulet de Brest, sur le *Charles*, en partance pour Terre-Neuve. Son père Jacques, sieur de Grandclos (1690-1762), est capitaine morutier à 22 ans. Armateur à 48 ans, il expédie, de Saint-Malo, une cinquantaine de navires en moins de vingt ans : 8 760 tx en tout, essentiellement destinés à la pêche à la morue et au commerce méditerranéen qui s'ensuit. Sa mère, Marie-Thérèse Fouasson, est fille d'armateur et petite-nièce de Noël Danycan. La troisième génération est celle de Pierre-Jacques. Son frère cadet est dirigé vers les ordres et il est donc seul à hériter de la maison paternelle. Comme son père, il navigue dès l'âge de 12 ans, embarquant sur le *Phélypeaux* en 1741. Il enchaîne quatorze campagnes dont cinq passées au service du Roi entre 1744 et 1748. Capitaine à 24 ans (1752), il devient armateur quatre ans plus tard à la veille de la guerre de Sept Ans.

Avec René-Auguste de Chateaubriand, il est un des deux grands bénéficiaires de cette période de course. En sept campagnes ses cinq navires font vingt-sept prises et quinze rançons. En 1757, le *Puisieult* (280 tx et 240 hommes) commandé par Étienne Desbois, capture douze bâtiments, ce qui génère un produit brut de près de 780 000 £ pour une mise-hors de 215 500 £. Entre fin 1757 et février 1759, le capitaine René de la Fosse, sur le *Moras* de 150 tx et 200 hommes, assure deux croisières : à la première il fait cinq prises et une rançon mais il est capturé à la seconde. Sur l'*Audacieux* (15 tx et 26 hommes), François-Marie Rouault fait trois prises et quatre rançons en 1760-1761. Le même capitaine réalise deux sorties en 1761-1762 avec le *Mesny* (300 tx et plus de 200 hommes) et enregistre sept prises et dix rançons dont la *Spidwell* de 150 tx, rançonnée 3 000 £ en mai 1761. Un violent combat l'oppose à la *Reine Britannique* qui jauge 350 tx et porte 20 canons. Ce marchand ennemi est chargé de sucre, de café et de coton et est estimé à près de 400 000 £. La *Marguerite* de 200 tx, saisie en juillet 1762, rapporte des peaux et du tabac, l'ensemble allant à 480 000 £ tandis que le *Diamant* de 350 tx, arraisonné peu après, ramène du coton, de la guildive, du sucre et du fer pour 175 000 £. Le produit brut total dépasse 1,3 million de £ grâce à trois prises chargées de sucre, café, coton et tabac. Au début de 1762, le dernier navire, l'*Espérance* (50 tx et 45 hommes), commandé par Antoine Rouault, est capturé par les Anglais.

Trois corsaires capturés mais vingt-sept prises et quinze rançons, 1 245 tx armés à la course (et 500 supplémentaires en association), soit 10 % du total malouin. Le bilan est impressionnant : en deux croisières seulement, celle du *Puisieult* et la seconde du *Mesny*, l'armement de Meslé de Grandclos fait un bénéfice largement supérieur à 600 000 £ et sans doute proche du million. Les pertes et les gains doivent s'équilibrer pour les autres campagnes. En revanche,

l'armateur a moins de chance avec les corsaires pour lesquels il a souscrit une part d'intérêt : au nombre de huit ils sont tous capturés et seul le *Duguay-Trouin* de La Fontaine le Bonhomme rapporte une prise et une rançon. La part exacte de profit qui revient à Meslé de Grandclos n'est pas connue mais elle doit se situer entre 300 000 et un million et demi de £. Son imposition est multipliée par six entre 1753 et 1762. Négligeant les achats immobiliers, Meslé de Grandclos développe sa société : en trente ans, il arme à cent soixante reprises dont trente-cinq fois à la traite négrière et presque autant en droiture pour les Antilles, ce qui en fait l'égal des grands négriers nantais ou bordelais. Anobli dès 1768 pour ses mérites commerciaux, il monte, après 1770, plusieurs armements très fructueux pour la Chine et les Indes. Plus gros contribuable malouin à la veille de la Révolution, sa fortune est alors comprise entre 2,5 et 5 millions de £.

Il a cinq enfants de Pauline le Bonhomme, fille de l'armateur Jean-Baptiste, sieur de La Fontaine, avec laquelle il s'unit en février 1753. Trois de ses filles épousent des conseillers au Parlement de Rennes. Stanislas, seul fils, émigre en 1793, mais est maire de Villers-Bocage en 1810. C'est justement au château de Villers-Bocage, acheté avec les 360 hectares en dépendant, que Pierre-Jacques Meslé de Grandclos meurt en 1806.

Alain Roman

☛ CHÂTEAUBRIAND, DANYCAN, *SAINT-MALO*

MESMACKER MICHEL (?-ap. 1678)

Comme tous les capitaines corsaires dunkerquois, Michel Mesmacker commence sur un corsaire du premier type, le *Saint-Pierre*, minuscule navire de 10 tx. La guerre de Hollande vient de commencer et il n'y a pas encore de corsaires neufs. Il obtient par la suite une frégate de 50 tx et surtout, en 1673, la *Bonne Aventure* 60 tx et 8 canons. On ignore son bilan exact mais les armateurs ne lui auraient pas confié un commandement d'un navire plus grand sans résultats flatteurs. Michel Mesmacker cesse de naviguer en 1674 pour ne retrouver qu'en 1675 le commandement du *Saint-Michel* de 40 tx. Sa grande aventure commence le 25 mars 1676 lorsqu'il appareille dans l'escadre de Jean Bart. Trois jours plus tard, Jean Bart sur la *Palme*, Charles de Keyser sur le *Grand Louis*, Alexandre Jacobsen sur le *Dauphin*, Pierre Lassy sur l'*Ange gardien* et Michel Mesmaker découvrent un convoi de bélandres. Jean Bart, Keyser et Lassy attaquent l'escorteur dénommé la *Tholen*, frégate de Flessingue de 18 canons qui se rend après la mort de son commandant. Jacobsen et Mesmaker capturent les bélandres qui sont conduites à Dunkerque. Le partage se fait comme à l'accoutumée au prorata des hommes, de la longueur en pieds de quille et du nombre de canons.

L'armateur Omaer lui confie alors, en juillet, le *Dauphin* de 130 tx. Le 21 novembre, au large du Texel, Jean Bart rejoint Mesmacker qui attaque quatre flûtes revenant de Moscovie. Après un combat où il perd onze hommes, Mesmacker s'empare du *Prophète Daniel* (10 canons). Jean Bart, venu en renfort du *Dauphin*, est repoussé par le feu de la *Demoiselle Christine* (9 canons) que Mesmacker finit par prendre. La faiblesse des équipages des flûtes hollandaises ne les empêche pas de se servir avec habileté de leurs canons, en témoigne l'acharnement de ces combats. Il est vrai que l'équipage du navire capturé, perd son salaire. Mesmaker rentre à Dunkerque avec ses prises. Il réalise une nouvelle campagne en 1677. À son retour, Omaer, son armateur (également celui de Jean Bart), lui retire le *Dauphin* à l'automne pour le confier à Jean Bart dont la *Palme* doit passer au chantier pour remise à neuf. Jean Bart ne rend le *Dauphin* que le 15 mars.

Le 28 avril 1678, Michel Mesmacker appareille sur le *Dauphin* avec Panetié sur le *Palmier*, Deleau sur la *Sorcière*, Pierre Delattre sur la *Lutine* et Guillotin sur la *Mignonne*. Ils doivent rejoindre deux autres frégates armées par Omaer au large du Texel mais elles ne

sont pas au rendez-vous. Le 9 mai, Panetié et Mesmaker donnent dans une flotte de quarante-deux dogres protégés par trois escorteurs dont le *Prince Guillaume*, frégate de Rotterdam de 32 canons, que Mesmaker attaque en premier et qu'il capture. Malgré une tempête qui disperse l'escadre de Panetié, un certain nombre de dogres sont capturés ainsi qu'une prise venant de Surinam dont la vente suffit à couvrir les frais d'armement de l'escadre. Le 17 août, Panetié sur l'*Adroit* repart avec Michel Mesmacker et Laurent Meyne (la *Vipère*), accompagnés de la *Sorcière*. Cette escadre intercepte une flotte de cinquante-quatre baleiniers armés de 8 à 20 canons, escortés par un vaisseau de 56 canons. Panetié propose un plan d'attaque mais les corsaires ne vont pas le respecter et l'*Adroit* se retrouve seul. L'escadre continue cependant sa route et attaque avec succès deux flûtes de Lübeck, Panetié amarine les *Armes de Holstein* de 500 tx et Mesmaker le *Saint-Georges*, cependant que deux autres s'échappent du fait de l'inertie des autres capitaines. Les deux flûtes sont conduites à Dunkerque où Omaer désarme ses frégates à la suite de l'annonce de la paix.

Mesmaker représente ces capitaines dunkerquois qui, partis d'une coquille de noix, figurent parmi les meilleurs capitaines du port. D'un courage incontestable comme le montrent ces combats, il a également fait de belles prises qui firent sa fortune, ce qui explique probablement pourquoi Michel Mesmacker semble ne plus avoir navigué après 1678.

Patrick Villiers

☛ BART, *DUNKERQUE*, JACOBSEN, PANETIÉ

MICHEAU JOSEPH (milieu XVIIIe siècle)

Le *Baron de Montmorency* est le seul corsaire armé à La Rochelle pendant la guerre d'Indépendance américaine. Les armateurs, les frères Dumoustier et de Jarnac, tentent l'aventure en décembre 1778 avec ce bon trois-mâts de 260 tx armé de 20 canons, 26 pierriers, soit une mise-hors de plus de 133 000 l-t. Les armateurs confient le commandement à un jeune capitaine rochelais, Joseph Micheau, âgé de 29 ans, vraisemblablement sans expérience de la course. L'équipage compte 164 hommes, rassemblés non sans difficulté en raison des besoins de la Royale à Rochefort. À côté d'un noyau d'officiers et de marins expérimentés originaires de La Rochelle et des littoraux proches, il a fallu recruter un gros contingent de novices (62) et de volontaires (22). Ce sont en majorité des terriens venus des provinces voisines mais aussi de tout le royaume sans compter 8 étrangers, soit un équipage hétéroclite, aux motivations diverses et pour une bonne part extérieur aux réalités océanes. Le corsaire quitte les rades rochelaises le 19 décembre 1778, au cœur de la mauvaise saison pour gagner sa zone de croisière entre l'ouverture de la Manche et l'Irlande, espace maritime particulièrement difficile l'hiver. Le pari de Joseph Micheau débute mal avec une série de violents coups de vent qui secouent sévèrement le navire et rendent la situation telle que les officiers tirent le signal d'alarme et rédigent « des représentations » le 18 janvier 1779, dressant un tableau alarmant de l'état du navire, « hors d'état de porter la voile », dont les agrès et la mâture sont en très mauvais état, « ayant presque consommé tout notre cordage de rechange ». Et surtout, l'équipage se révèle désastreux, « fort mauvais équipage » que les officiers « désespèrent d'en faire des matelots », probablement épuisés par le mal de mer et les conditions de navigation de la mer d'Irlande en plein hiver. Les parages se révèlent de plus hostiles et le corsaire échappe à une frégate de la *Navy*. Deux petites prises d'une valeur médiocre ne viennent guère remonter le moral et les officiers, unanimes, demandent à Micheau « de faire route pour France » ce qu'il finit par faire, image d'un capitaine isolé de ses officiers et d'un équipage mal préparé et très éprouvé par sa première campagne.

Après une relâche d'un mois à La Rochelle, le corsaire reprend la mer et sa croisière sur les côtes d'Irlande. La chance semble tourner

quand il amarine la *Fanny*, bonne prise anglaise de 130 tx ; mais là encore il essuie une violente tempête qui le force à regagner la France avec sa prise. Poursuivi par le mauvais sort, il rencontre un fort corsaire anglais devant l'île de Groix et doit engager un violent combat le 17 mars qui laisse le navire « désemparé de ses voiles et de son gréement », avec 3 tués et 16 blessés. La relâche obligée à Port-Louis vient couper la campagne avant un nouveau départ, le 13 avril, toujours vers la mer d'Irlande. Les choses ne font que se dégrader à bord du *Baron de Montmorency*. Le 26 avril, la crise éclate : lorsque le capitaine donne l'ordre de virer de bord pour continuer la croisière, il se heurte au refus d'une majorité de l'équipage qui exige de rentrer en France et de mettre fin à la course avant son terme. Les arguments avancés par les mécontents sont toujours les mêmes et traduisent l'épuisement et l'exaspération des officiers, matelots et volontaires : « coups de vent réitérés » et surtout « presque tous les jours chassés par des bâtiments de forces très supérieures aux nôtres » dont une grosse frégate qui poursuit le corsaire toute une journée. De plus, la croisière s'avère vaine sans la moindre prise. Dans ce contexte, Joseph Micheau ne peut imposer ses ordres à un équipage « opiniâtre » désormais entré en mutinerie ouverte. Le *Baron de Montmorency* rentre ainsi à La Rochelle début mai. L'amirauté, à la demande de l'armateur et du capitaine, lance une procédure contre l'équipage. Le désarmement du navire est prononcé et la liquidation de la course entamée. Les mutins se voient « privés et déchus de toute part et prétention dans le produit de la course », la rareté des gens de mer incitant à une certaine clémence.

L'expédition se révèle catastrophique pour les armateurs : la vente de la seule prise réalisée, la *Fanny* et la liquidation du *Baron de Montmorency* ne rapportent que 38 000 l-t. En face, le coût de l'armement, les longues relâches (sources de frais supplémentaires) font grimper la ligne dépenses à près de 152 000 l-t, laissant une perte de plus de 113 000 l-t, fiasco général tant pour les armateurs, le capitaine bafoué, que l'équipage qui contribue à décourager les Rochelais de la course.

Jacques Péret

☛ *La Rochelle*

Michels Gödeke (xvᵉ siècle)

Comme pour tous les pirates allemands du xvᵉ siècle, les sources contemporaines sur la vie de Gödeke Michels (ou Gottfried Michaelsen) se font extrêmement rares. Ainsi ne sait-on rien sur sa date de naissance ni sur son milieu familial. On ne connaît pas davantage les circonstances qui amènent Michels à rejoindre l'association de pirates des *Vitalienbrüder*. Il est néanmoins probable qu'elles soient comparables à celles qui y avaient amené d'autres capitaines de sa génération, notamment Klaus Störtebeker. En effet, les similitudes avec le parcours de Störtebeker sont nombreuses. Comme lui, Michels est vraisemblablement né à Wismar, dans le Mecklenbourg. Comme lui, les sources le citent pour la première fois en 1394, lorsque les Anglais l'accusent d'avoir pillé – avec Störtebeker et Klaus Scheld – un bateau d'Elbing qui transportait la marchandise d'un commerçant anglais. Et c'est également avec Störtebeker que Michels participe, selon toute vraisemblance, à l'expédition que mènent les *Vitalienbrüder* durant l'hiver 1393/94 pour secourir Stockholm assiégée. Sans doute, ils sont toujours ensemble, lorsque le Gotland se mue, de 1395 à 1398, en base d'opérations des pirates. C'est durant cette période que Michels devient le plus redouté d'entre eux. Les chemins des deux hommes ne divergent qu'en 1398, quand les troupes de l'Ordre teutonique parviennent à expulser les *Vitalienbrüder* de la Baltique. Tandis que Störtebeker trouve refuge dans le Brokmerland, Michels est accueilli un peu plus à l'est, probablement à Oldenbourg. Son séjour en Frise ne dure que deux ans où il sert d'une part comme mercenaire au milieu des querelles des chefs locaux, et de l'autre

s'attaque à la navigation. En mars-avril 1400, Hambourg finit par armer une expédition destinée à sécuriser à nouveau ses routes maritimes. Störtebeker et Michels font tous les deux partie de ces pirates qui échappent à l'attaque hanséatique. Si le premier fuit vers l'ouest, et rejoint la Hollande, le second met le cap au nord et part, en juillet 1400, en Norvège où il passe l'hiver. Bien qu'on craigne, notamment à Lübeck, son retour en Baltique, il regagne, dès 1401, la Frise orientale. C'est dans l'embouchure de la Weser qu'une flotte de trois gros bâtiments hambourgeois réussit finalement à surprendre Michels, et à le faire prisonnier. L'année de cette rencontre a longtemps été sujette à discussion, mais il semblerait qu'elle ait eu lieu dès 1401. Comme Störtebeker un an auparavant, Gödeke Michels est amené à Hambourg et y est décapité peu après. Son bateau, un *holk*, ainsi que sa cargaison sont vendus aux enchères.

Jörg Ulbert

☛ STÖRTEBEKER, VITALIENBRÜDER

MIDDELBURG (Middelbourg) ET VLISSINGEN (Flessingue)

Middlebourg et Flessingue sont deux villes de Zélande qui, bien que différentes, ont beaucoup de points communs – dont le fait d'être les principales villes de cette province à avoir beaucoup investi dans la course et à en avoir tiré une certaine prospérité. Elles surpassent en ce sens les deux autres villes que sont Veere et Zierickzee.

Middlebourg émerge au IXe siècle avec l'apparition de ce que les archéologues appellent un *ringwalburg*, c'est-à-dire un village fortifié entouré par un fossé circulaire et une palissade visible sur la carte de la ville. L'existence de ces fortifications favorise l'implantation de population. La ville connaît un essor renforcé par l'installation au cours du XIIe siècle d'une abbaye de moines de l'ordre de Prémontré. Middlebourg est entourée par des terres agricoles et bordée par le cours d'eau l'Arne. Elle est à proximité des divers bras de l'Escaut (*Schelde* en néerlandais). La Meuse et le Rhin se jettent dans la mer au Nord de l'île de Walcheren à une faible distance. L'essor économique et politique de Middlebourg entraîne le déclin de la ville d'Arnemuiden devenant au XVe siècle son avant-port.

La ville de Flessingue, plus au sud, au bord de l'île de Walcheren, apparaît au milieu du XIIIe siècle avec la création d'une paroisse. Une seconde vient s'adjoindre à la première au début du XIVe siècle. Flessingue se trouve non loin de la mer du Nord et de la Manche, bordée par la branche basse ou le bras occidental de l'Escaut, celui qui donne sur Anvers. Son port est décrit par les voyageurs comme le meilleur de la province. Ainsi, dans sa *Description abrégée de quelques villes de Hollande*, Monsieur de Chertemps, en 1670, indique que Middlebourg est la capitale de la Zélande « mais elle cède à Flessingue & pour la grandeur & la seureté de ses ports, & pour la bonté de ses fortifications ». Pourtant Middlebourg réalise durant la décennie 1530 des travaux pour accroître le tonnage des navires pouvant atteindre la ville.

La Zélande se trouve à la confluence de plusieurs grands axes de navigation et de commerce qui vont à destination de Bruges, Anvers ou Bergen op Zoom. La ville de Veere est au Moyen-Âge l'un des comptoirs marchands de la Hanse. Elle comporte par ailleurs une forte communauté de marchands écossais qui réalisent un commerce florissant sur la laine et le textile. Cette province joue de sa proximité avec la Flandre et le Brabant pour y recueillir les marchandises en provenance d'Angleterre, de France, de la Hollande ou secondairement des États du Nord de l'Europe pour les échanger avec des produits agricoles, industriels (textiles essentiellement) mais aussi de la pêche. Au XVIe siècle s'ajoute le commerce à destination de la péninsule Ibérique : en 1508 deux navires zélandais atteignent les Canaries. Les Zélandais partent ainsi chercher du vin ou du sel en France – La Rochelle, Brouage – mais aussi au Portugal (Setubal) et en Espagne : Middlebourg obtient de Charles Quint le monopole de l'im-

portation du vin aux Pays-Bas. Les marins de Flessingue sont familiers des côtes anglaises et françaises, ainsi que des mers poissonneuses. Au milieu du XV[e] siècle, la flotte au hareng zélandaise compte 150 unités contre 100 pour la Hollande. Au siècle suivant, elle est détrônée, ne comportant que 200 unités pour le double côté hollandais ! Le premier port de pêche est Flessingue : les habitants payent entre le tiers et la moitié des taxes sur le poisson alors que Middlebourg ne verse qu'un quinzième. La révolte qui s'enclenche à partir de 1566-1568 perturbe fortement cette province et ces villes. La population en 1564 est d'environ 4 500 habitants à Middlebourg et de 4 000 à Flessingue. La forte immigration venue des Pays-Bas espagnols à partir de 1572 mais surtout de 1585 avec la chute d'Anvers entraîne un accroissement de la ville et de son activité économique. En 1601 Middlebourg dépasse les 15 000 habitants et la taille de la ville passe de 48 à 156 hectares. Flessingue connaît un accroissement moindre et différent. Le nombre de citoyens entre 1575 et 1620 atteint les 1 500 personnes, originaires notamment de Tourcoing, d'Ypres, d'Ostende, et d'Anvers ainsi que de nombreux Wallons calvinistes alors que Middlebourg accueille aussi des Flamands et des Brabançons. Ces migrants sont des pêcheurs, des artisans mais aussi des commerçants et des navigateurs comme Willem Usselincx (1567-1647), de Moucheron, Raule, Sandra, Meunix, Simon de Cordes… sans compter les Coymans, Plancius, Van Os, et bien d'autres qui iront s'installer à Amsterdam. Ces personnes arrivent non seulement avec leurs biens mais aussi leur patrimoine immatériel : des réseaux commerciaux avec toute l'Europe, des liens avec les colonies. Cette immigration ainsi que les mesures politiques d'embargo prises par Philippe III expliquent le départ des Hollandais et des Zélandais à partir de la fin du XVI[e] siècle pour armer à destination des Amériques et des Indes afin d'effectuer du commerce, mais aussi, la guerre de course.

Le premier acte de course zélandais connu date de 1275 où des navires de la province s'en vont croiser sur les Anglais. Au XIV[e] siècle, des pirates sévissent sur l'Escaut, notamment à partir des environs de Sluis – L'Écluse en français – qui se trouve en Flandre zélandaise. Aux XV[e] et XVI[e] siècles, des navires sont armés lors des guerres avec la France ou la Hanse. La guerre de Quatre-Vingt Ans va changer les modalités de l'investissement des Zélandais dans la course. Flessingue rejoint, dès le 6 avril 1572 – peu de temps après la prise de Den Brielle – le camp du Prince d'Orange tandis que Middlebourg reste fidèle au roi d'Espagne jusqu'à sa prise après un siège de deux ans en 1574. Cette rupture politique n'entraîne pas forcement une rupture économique avec les territoires des Habsbourg. En effet, il est possible en contrepartie d'une taxe appelée *licenten*, de commercer sous conditions avec les Pays-Bas espagnols et la péninsule Ibérique. En mai 1581, 200 navires néerlandais quittent la Zélande pour l'Espagne, le Portugal et la France. Toutefois, la multiplication des embargos décidés par les rois d'Espagne amènent les Hollandais et les Zélandais à armer de plus en plus à destination des Indes occidentales et orientales, mais aussi de l'Afrique, jouant un rôle capital notamment dans ce qui deviendra la *WIC*.

La guerre de course connaît en Zélande un développement que l'on ne constate nul part ailleurs qu'aux Pays-Bas, si bien que les Espagnols et les Portugais utilisent le terme *Pechelingues* pour désigner tout corsaire de cette nation, provenant d'une déformation de la ville de Flessingue. En 1568, un voyageur allemand écrit : « Ich gelobe nicht, das böser volk sei in des konings lanten dan hir binnen Vlissingen » (Je ne crois pas qu'il y ait de peuple plus méchant dans ces terres royales que ceux de Flessingue). En 1572, le corsaire flessinguois est caractérisé comme « rude, simple and wilful men ». On ne dispose pas de travaux d'ensemble sur la course zélandaise sur la période 1568-1713 mais une première approche globale dans le cadre d'un article lors du colloque Jean Bart, pour la période sous Louis XIV, a été tentée. Cependant il n'est pas possible de souligner l'importance de celle-ci

dans l'activité économique de la région. Johan Francke indique plusieurs raisons qui peuvent expliquer le fort investissement ou la reconversion dans la guerre de course après 1667 : raison politique d'abord car la Zélande est une région pro-orangiste et proche de la France, ensuite raison religieuse étant donné l'opposition à la politique anti-protestante de Louis XIV, enfin raison économique avec la baisse du commerce à partir des années 1660 et des revenus engendrés, ainsi que le succès de la course dans les années 1620-1670.

Pour la période antérieure à 1667, le contexte diffère et ce sont sans doute les motifs religieux et politiques qui l'emportent, sans que l'impact économique ne soit exclu. En effet, comme évoqué ci-dessus, grâce au système de licence, le commerce s'est maintenu avec la péninsule Ibérique. Les données concernant les armements et les prises ramenées avant 1665 sont très éparses et parcellaires. Entre 1574 et 1577, pas moins de trois cent cinq prises sont ramenées en Zélande, soit une moyenne de soixante-seize par an. À la fin de la période dite de la Pacification de Gand (1584), plus de cinquante corsaires sont armés à Flessingue. Entre 1621-1648, 622 navires sont ramenés et jugés par l'amirauté de Zélande, rapportant plus de 25 millions de fl. Ces chiffres tiennent compte des prises faites par des corsaires d'autres provinces, voire d'autres pays dont quelques Français, mais aussi de navires de guerre ou de la *WIC*; mais ils ne tiennent pas compte des prises vendues dans d'autres pays : plus de 220 navires seront ainsi jugés à Recife au Brésil en 1647-1648. Rappelons qu'en 1646 est créée à Middlebourg une « Brasilse Directie » – groupe d'armateurs et marchands – afin de coordonner les activités corsaires au Brésil. Pour la période louis-quatorzienne, les tableaux qui suivent montrent bien que la Zélande est la région des Pays-Bas où se concentre la course, au même titre que Saint-Malo et Dunkerque pour la France.

Ces chiffres indiquent le nombre de commissions enregistrées et demandées pour armer en course, alors qu'il arrivait parfois que le navire parte effectuer du commerce ou de la traite négrière.

La guerre de 1702-1713 constitue le zénith de la course néerlandaise et zélandaise. Il y aura encore quelques armements au XVIIIe siècle, notamment en 1740-1748 avec la *Middelburgse Commercie Compagnie* ou lors de la guerre d'Indépendance américaine (1781-1784 pour les Provinces-Unies). Il y en aura aussi sous la Révolution et l'Empire, la dernière commission en course étant délivrée en 1810. Il n'existe pas d'étude comparative entre la course zélandaise et la course dunkerquoise ou malouine. Le tableau qui suit montre que les ports de Zélande ont connu une réussite équivalente à celle de Saint-Malo avec laquelle il existe bien des similitudes au cours de la période, mais ces ports restent loin de l'activité et du succès de la course dunkerquoise, selon les estimations fournies par Patrick Villiers, sauf à souligner l'exceptionnelle activité de Middlebourg et Flessingue durant la guerre de Succession d'Espagne. Mais justement, de nombreuses prises sont faites dans le cadre de commissions en guerre et marchandises. De nombreux navires sont engagés dans des activités de contrebande et de traite,comme l'a récemment montré Ruud Paessie, sans oublier les armements coloniaux effectués par la *WIC* et la *VOC*. La course ne semble donc pas avoir été une activité de repli.

	Nombres de prises et de rançons réalisées	
	1688-1697	1702-1713
Ports de Zélande	960	1759
Dunkerque	2669	1685
Saint Malo	1577	886

Tableau 1 : Le nombre de commissions délivrées selon la période *a minima*

	1665-1667	1672-1674	1688-1697	1702-1713
Zélande	93	184	369	429
Amsterdam	37	75	130	100
Autres amirautés	5	15	+ 13	94
Total	135	274	512	623

Source Roberto Barazzutti, « colloque Jean Bart »

Tableau 2 : Prises et rançons

	1648-1664	1665-1667	1672-1674	1688-1697	1702-1713
Zélande	NR	319	479	960	1759
Amsterdam	NR	NR	161	41	NR
Autres amirautés	NR	32	NR	58	NR
Total	+ 392	+ 351	+ 640	1059	+ 1759

Source Roberto Barazzutti, « colloque Jean Bart »

Tableau 3 : Résultats financiers des différents conflits en millions de florins

	1648-1664	1665-1667	1672-1674	1688-1697	1702-1713
Zélande	NR	2,6	4,5	15,7	22,8
Amsterdam	NR	1,5	1,85	0,25	NR
Autres amirautés	NR	0,2	NR	0,22	NR
Total	+ 4,1	+ 4,3	+ 6,35	+ 16,2	+ 22,8

Source Roberto Barazzutti, « colloque Jean Bart ».

Roberto Barazzutti

☛ Bart, *Dunkerque, La Rochelle,* Moucheron, Raule, *Saint-Malo,* Sandra, *Vlissingen, VOC, WIC*

Middleton Thomas (1555-1631)

Sir Thomas Middleton est le quatrième fils du gouverneur de Denbigh Castle (nord des Galles), Richard Middleton, sur seize enfants au total. De cette famille galloise « complexe » sont issus plusieurs marchands et banquiers.

Thomas commence sa propre carrière comme apprenti auprès de Ferdinand Poyntz en 1571. Ce dernier s'est spécialisé dans les échanges avec la Hollande et la Zélande et, en 1578, Thomas est son agent à Flushing, près de Falmouth. Quelques années plus tard, il épouse la fille de Sir Richard Saltonstall, directeur des marchands aventuriers, avec lequel il s'associe fréquemment. Cette alliance est d'autant plus solide que son frère Robert, lui aussi marchand, épouse une autre fille de Saltonstall. Thomas se tourne essentiellement vers le commerce anversois. Il expédie des draps et importe surtout du sucre brut qui alimente les raffineries de ses partenaires, Nicolas Farrar et Erasmus Harby. Il s'agit là d'une connexion intégrée à de plus larges échanges concernant la péninsule Ibérique : son beau-père appartient à la Compagnie d'Espagne. Contrairement à d'autres négociants, ces liaisons se maintiennent malgré la guerre en 1585. Middleton frète, avec d'autres intéressés, trois bâtiments hambourgeois en 1590 et en 1591 chargés de

draps et de cire à destination de Séville. En 1591, trois autres navires partent pour Madère et les Açores, mais les choses tournent mal. Les Espagnols les saisissent et plusieurs Anglais sont emprisonnés – dont le frère de Thomas. Reste le commerce avec Middlebourg et le sucre, sauf que ce dernier ne peut dorénavant se procurer que par la course. Thomas Middleton achète aussi bien les prises en contenant que le dixième du *Lord Admiral*, s'intéressant aussi au poivre, à la cochenille et au bois de Brazil. Il prend ainsi une part importante de la cargaison de la *Madre de Dios* au moment de sa liquidation, en 1592. Il ne se limite pas à ce rôle d'absorbeur de cargaisons exotiques, il investit en amont.

En 1589, il arme son navire l'*Elizabeth and Mary* en représailles, sous le commandement de William Middleton, qui lui ramène une prise chargée de sucre et de coton pour une valeur de 2 700 £. L'année suivante, le *Riall* de Weymouth lui appartenant, il s'empare de deux riches prises portant du poivre, des clous de girofle, du macis, du sucre, de l'ivoire, du bois de teinture et des pierres précieuses. L'ensemble est estimé à 25 000 £ qu'il faut partager entre les cinq corsaires qui ont opéré conjointement. Surtout, une partie est restituée aux marchands italiens qui avaient affrété les deux navires saisis à leur sortie de Lisbonne alors qu'ils prenaient la route de Toscane. Malgré tout, le résultat reste positif. En 1591, le *Riall* de 160 tx appareille pour une campagne de course avec le *Hare* et le *Harte* de 40 tx. Part pour les Indes occidentales en 1594 le *Rose Lion*, ancien navire marchand utilisé pour le Levant de 170 tx, – comme en 1590, la pinasse *Prelude*. Thomas West le commande et Thomas Middleton possède 12,5 % des parts dans cette action. En mars 1595, la *Fortune* de Séville est prise, chargée de gingembre, sucre et autres marchandises près de Santo Domingo. Elle a suffisamment de reliefs pour qu'émerge un bénéfice, même si le jugement, favorable, traîne jusqu'en décembre 1597 du fait de plaintes de marchands néerlandais possédant la majeure partie de la cargaison. Ces résultats positifs se reproduisent, le plaçant, selon Andrews, pour les campagnes suivantes de 1597, 1598 et 1599 parmi les douze plus gros investisseurs de la *City* dans la course américaine.

La création de l'*East India Company (EIC)* entraîne un redéploiement des Middleton qui vont fournir des capitaux et des navires : ce sera le cas de Thomas et de son frère Robert avec le *Rose Lion* et le *Vineyard*. Ils vont aussi fournir des hommes : ce sera le cas de John, Sir Henry et de David, leurs cousins. Le *Vineyard* effectue un périple très rentable, Thomas y a placé 1 569 £ qui lui procurent un bénéfice de 30 %. La reconversion est totale au moment de la paix et, dans ce genre de trajets de longue haleine, Thomas Middleton a une certaine expérience, ayant été trésorier lors de la dernière campagne de Drake. Il est fait chevalier en 1603, *Lord mayor* en 1613 et représentant de la *City* en 1624, 1625 et 1626. Il s'éteint en 1631 dans son manoir de Stansted Mountfichet dans l'Essex. Il possède des terres dans d'autres comtés – Somerset, Worcestershire et Yorkshire –, le château de Chirk ainsi que des maisons et des terrains dans Thames Street. Ses deux fils lui succèdent. Mais, dans ce vaste lignage, d'autres noms apparaissent. Le frère, William, qui a commandé en course, notamment le *Riall* de Weymouth. Surtout, Thomas, du côté de son père avait six oncles dont John Middleton, marié à Katherine (décédée en 1588), fille de Thomas et Margaret Bavand. Des neufs enfants nés de cette union, trois d'entre eux sont capitaines et servent dans l'*EIC*.

John, l'aîné, fut le moins chanceux, étant capturé deux fois par les Espagnols. Il est né en 1563 et vit à Westchester. C'est lui qui a été dépêché par Clifford pour prévenir l'Amiral Howard de l'arrivée aux Açores de la flotte de Bazan. Ses forces sont insuffisantes en 1592 pour prétendre à un résultat : il commande le *Moonshine* (50 tx) appartenant à John Newton. Il connaît bien ce navire pour avoir déjà fait trois campagnes de course dessus (1589, 1590 et 1591). Sur la route des Canaries, il capture un navire ennemi sur les côtes d'Espagne, de 30 tx, puis rencontre, près de Hicacos Point (Carthagène), les deux vaisseaux de Benjamin Wood. Ensemble, ils

tentent de s'emparer d'une frégate échouée : des hommes se noient, d'autres sont tués et Middleton fait partie de ceux qui sont capturés. Libéré, John commande l'*Affection* de John Watts en 1594. En juin, probablement avec deux autres navires de Watts, le *Centaur* et le *Jewel*, il fait trois prises, la dernière assez riche, devant La Havane. Apparemment, les navires se séparent ensuite. Middleton capture un autre Espagnol le mois suivant, chargé de cuirs, de sucre et de gingembre. Mais deux pinasses armées à La Havane le font à nouveau prisonnier avec sept de ses hommes. On le retrouve comme commis principal sur l'*Hector*, ce qui montre qu'à ses qualités de navigateur s'ajoutent celles de marchand. Il effectue ainsi, sous les ordres de James Lancaster, le premier voyage de l'*EIC* en 1601. Le deuxième voyage, en 1604, s'effectue avec les mêmes quatre bâtiments que commande son frère Sir Henry Middleton. Il est choisi à nouveau lors du sixième voyage de 1612, avec cette fois la mission d'établir une factorie à Surate dans le Gujarat. Il contraint, à la hauteur d'Aden, de nombreux navires indiens à faire du commerce avec lui, utilisant un système qui peut s'assimiler au commerce au bout de la pique pratiqué aux Antilles, très peu goûté en mer Rouge. Il va sans dire qu'il est sommé de quitter Surate en représailles.

Le plus réputé des trois frères est David, le cadet, né à Chester et qui commence sa carrière comme corsaire, embarquant en 1601 avec Michael Geare sur l'*Archangel* alors que lui-même commande la pinasse le *James* de Plymouth. Les deux navires quittent l'Angleterre en mai, visitant les côtes vénézueliennes. David regagne sa base avec une prise en mars 1602 tandis que Geare capture encore deux autres navires devant Cuba – l'un est écossais reconnu de bonne prise, l'autre est vendu en Barbarie. La guerre finie, David entre au service de l'*EIC*, d'abord comme adjoint de son frère, Sir Henry Middleton, général, qui commande le *Dragon rouge* pour un voyage à destination des Moluques (1604). La rivalité entre Portugais et Hollandais oblige les Anglais à la plus grande discrétion dans les négociations avec le roi de Tidore. Malgré la perte de la *Susan* au retour, les cales sont chargées de clous de girofle. David reçoit le commandement du *Consent* dans l'expédition suivante de 1607, une pinasse de 115 tx. Il gagne Bantam puis les Moluques : la contrebande de la girofle est plus rentable que la course mais tout aussi dangereuse, la cargaison achetée nuitamment pour 3 000 £ est revendue à Dartmouth dix fois plus cher en janvier 1609. La même année, David commande l'*Expedition* et atteint Butung aux Célèbes pour la troisième fois puis l'île de Banda où il est arrêté comme pirate puis expulsé. L'*Expedition* visite les îles de Ceram et de Pulo Ai. Les Hollandais auraient offert une récompense pour se débarrasser de Middleton. À la suite d'une tempête, David quitte les lieux pour Bornéo et Bantam. Durant l'été 1611, il ramène 175 tonnes de muscade et de macis. Une telle réussite le voit appointé général par ces Messieurs de la Compagnie pour son quatrième voyage en mai 1614. À Bantam, il apprend la mort de son frère Henry. Lui-même disparaît au retour sur le *Samaritan* qui fait naufrage sans doute sur les côtes malgaches en 1615. Marchands ou capitaines, le clan Middleton est révélateur de ce passage obligé par la course dans l'attente d'une opportunité meilleure, ici les Indes orientales.

Philippe Hrodej

☛ *CARTHAGÈNE*, CLIFFORD, DRAKE, LANCASTER, *MIDDLEBOURG*, *SÉVILLE*, WATTS

MILLIANCOURT MATHIAS (?-ap. 1697)

Comme pour beaucoup de réfugiés de l'île de Saint-Christophe, la flibuste est une reconversion pour Mathias Milliancourt. En 1691, il amène deux barques danoises de l'île de Saint-Thomas qui avaient été trafiquées à Saint-Martin alors occupée par les Anglais. Les autorités de la Martinique ordonnent la restitution de ces prises illégales. Profitant de ce que les Anglais sont occupés par le siège de la Guadeloupe, il enlève, peu de temps après,

100 nègres à l'île de Saint-Christophe, sur la barque de 60 hommes la *Marquise*. En novembre 1693, il se joint à une flotte qui doit attaquer l'île de Nevis. Les autres capitaines flibustiers sont Le Vassor de La Touche, Collard, Alexis Mauvière, Gilles le Mareschal, Julien Lambert et Jean Pinel. En mars 1694, le comte de Blénac annonce que Milliancourt vient d'enlever plusieurs Nègres dans une sucrerie d'Antigua puis qu'il s'apprête à faire une autre descente. En juillet 1694, il obtient du comte de Blénac une commission de deux mois pour commander la corvette la *Volante* aussi appelée la *Malouine* avec 50 hommes. En octobre, il capture un navire irlandais la *Primeroze,* chargée de vivres. Cette prise est obligée de se réfugier trois jours plus tard à Saint-Thomas ; une arrivée très opportune car l'île danoise souffre cruellement de la famine. Ayant retrouvé les bonnes grâces des Danois, Milliancourt s'oriente de plus en plus vers le commerce illégal avec Saint-Thomas. Entre 1695 et 1697, il vient négocier plusieurs cargaisons de sucre, d'indigo mais aussi des provisions et du vin le plus souvent en échange de Nègres.

Jacques Gasser

☛ BLÉNAC, FLIBUSTIERS, *GUADELOUPE,* LAMBERT, PINEL

MINIAC DE LA MOINERIE THOMAS-AUGUSTE (1676-1712)

Fils d'un négociant de bonne bourgeoisie malouine, Pierre Miniac, fortement engagé dans l'armement corsaire, et d'Anne Geraldin, d'une famille irlandaise installée à Saint-Malo, Thomas-Auguste Miniac s'embarque dès 15 ans sur des corsaires et fait ses classes comme volontaire puis officier auprès des meilleurs capitaines de son temps : Des Saudrais, Du Fresne puis Alain Porée. Les rôles d'équipage le décrivent comme un homme blond de haute taille. Dès septembre 1696, à 20 ans, on lui confie le commandement de la frégate corsaire le *Saint-Louis*, de 300/400 tx, portant 220 hommes, armée par son père, pour une première campagne contrastée : après avoir fait une prise, il est encerclé par une escadre anglaise de sept vaisseaux, et « contraint de céder à la force » et se rend après une belle résistance de deux heures de combat.

À la suite de Ryswick, il navigue et commerce vers la zone caraïbe, il reprend du service comme capitaine corsaire à partir de 1703. De 1703 à l'été 1707, il enchaîne de fructueuses campagnes de course sur l'*Auguste*, de 300 tx, 28 canons et 167 hommes, encore armé par son père jusqu'en 1705, puis par Chappedelaine, réalisant plus de vingt prises et rançons, dont plusieurs de haute valeur, comme en 1706 celle de la *Lune dorée*, vaisseau hollandais venant de Guyane. Reconnu comme l'un des meilleurs capitaines de sa génération, et pourvu d'un brevet de lieutenant de vaisseau, il se voit confier en octobre 1707 le commandement du vaisseau de 54 canons, le *Maure,* prêté par le Roi à une société privée dirigée par Beauvais Le Fer selon l'ordonnance du 6 octobre 1694. Cependant, étant donné le dénuement de l'arsenal de Brest, l'armateur devra fournir tout ce qui manquera et s'en remboursera sur le cinquième du Roi des prises à venir. Ce vaisseau est considéré par Coëtlogon comme « un méchant vaisseau ». Espérant améliorer les qualités nautiques de son bâtiment en l'allégeant, La Moinerie Miniac réduit son artillerie et se limite à deux mois de vivres ; ses succès lui donnent raison. Placé sous les ordres de Duguay-Trouin par le Ministre, il s'agrège à la plus forte escadre jamais constituée par le corsaire. La Moinerie participe brillamment à la bataille du cap Lizard, le 21 octobre 1707, en prenant à l'abordage le vaisseau anglais le *Ruby*, de 58 canons. De novembre 1707 à août 1710, il reprend ses campagnes de course à la tête de vaisseaux du Roi prêtés à une société privée malouine dirigée par Beauvais Le Fer puis Chappedelaine : le *Maure* tout d'abord, sur lequel il réalise une fructueuse campagne en novembre-décembre 1707 avec trois belles prises avant de désarmer à Brest en avril 1708, en fin de traité, puis le *Superbe*, vaisseau de cinquante-six canons construit à l'arsenal de

Lorient et lancé en décembre 1708, avec lequel il effectue plusieurs campagnes à partir d'avril 1709, seul ou de conserve avec l'*Argonaute*: seize prises sont expédiées à Brest ou au Port-Louis avant que le *Superbe* ne soit à son tour capturé par le *Kent* de l'escadre anglaise de Matthew, lord Aylmer, sous le cap Clear, le 10 août 1710. Le *Superbe* devient le *HMS Superb*. Libéré des prisons anglaises suite à un échange et pourvu d'un brevet de capitaine de frégate, il est intégré dans l'expédition de Rio sous les ordres de son compatriote Duguay-Trouin, à la tête du *Fidèle* de 56 canons, prêté par le Roi et armé à La Rochelle, dont l'artillerie et les équipages participent activement à l'assaut terrestre contre la ville. La tragédie suit de près la victoire: durant le voyage de retour le *Fidèle* est l'un des vaisseaux de l'escadre qui fit naufrage corps et bien, avec son capitaine, dans un terrible ouragan au large des Açores, en janvier 1712.

André Lespagnol

☛ *Brest*, Duguay-Trouin, *La Rochelle*, Le Fer De Beauvais, Porée, *Saint-Malo*

Modyford Sir Thomas

(1618-11 septembre 1679, Saint Jago de la Vega)

Fils aîné d'une famille bourgeoise d'Exeter, dans le Devonshire, cet avocat plaideur de profession épouse vers 1640 Elizabeth, fille de Lewin Palmer. Il émigre en 1647 à la Barbade où il devient un planteur sucrier fort prospère – une plantation de 500 acres dont 200 plantés en cannes, 96 esclaves et 38 engagés – exerçant ensuite plusieurs fonctions officielles dans l'île, qu'il gouverne d'ailleurs brièvement en 1660, en sa qualité de doyen du Conseil. De sympathie royaliste durant la guerre civile, il n'en négocie pas moins la reddition de la Barbade à la flotte du Commonwealth en 1651, et Cromwell lui-même sollicite son avis lorsqu'il organise l'expédition contre les colonies espagnoles qui se terminera par la conquête de la Jamaïque (*Western Design*). Il aide d'ailleurs Venables, le général de cette expédition, à recruter des hommes lors de son passage à la Barbade. Ses liens de parenté avec le général George Monk, devenu duc d'Albemarle, chef militaire du royaume au décès de Cromwell et l'un des artisans du retour des Stuart sur le trône anglais, lui valent d'être nommé, en février 1664, gouverneur de la Jamaïque, avec le titre (créé pour l'occasion) de baronnet Modyford of Lincoln's Inn. Investi depuis la création de la *Royal Africa Company* en tant qu'agent à la Barbade, il est un atout majeur pour introduire la traite des Noirs chez les Espagnols depuis la Jamaïque, ce à quoi sont très attentifs Charles II et le duc d'York. Il prend possession de son gouvernement en juin suivant, amenant avec lui un millier de Barbadiens pour s'y établir. Il tente d'abord de promouvoir le commerce avec les Espagnols et d'interdire aux flibustiers de les attaquer, en les engageant à combattre les Néerlandais avec lesquels l'Angleterre est en guerre. Début 1666, il renverse cette politique fort impopulaire et autorise les armements contre les Espagnols sous tous les prétextes possibles. Les 1 500 flibustiers qui vont et viennent au Port Royal animent le commerce, et donnent du travail aux artisans. Surtout, l'île n'est pas économiquement prête à s'affranchir de la manne corsaire. Modyford devient ainsi un grand promoteur de la flibuste, notamment des entreprises de Henry Morgan (1668-1671) et d'Edward Mansfield lors de la reprise de Providence pour laquelle Charles II nomme son frère cadet, James, comme gouverneur. Lui ou son fils, qui lui sert de prête-nom, arment dans ces opérations: il reste la trace d'une hypothèque sur la pinque *Sacrifice of Abraham* – capitaine Richard Taylor – que Modyford fait valoir lorsque ce navire appareille avec la flotte de Morgan comme propriétaire. Le gouverneur reçoit 20 £ pour chaque commission et perçoit des droits importants pour adjuger des prises. Déplaçant le siège du gouvernement de Port Royal à Saint Jago de la Vega, il administre l'île en autocrate muselant toute opposition et ne convoquant durant son mandat qu'une seule

assemblée (l'équivalent colonial de la Chambre des Communes) dont il ordonne bientôt la dissolution. Son enrichissement est considérable. En 1670, son fils Thomas possède 6000 acres dans la paroisse de Sainte Catherine, dont le chef-lieu est Angels avec 400 personnes sous sa dépendance – famille proche, régisseurs, engagés, esclaves. Par ailleurs, la Compagnie de Guinée lui réclame 20000 £: le commerce des esclaves tourne à son profit personnel. Cependant, en 1670, le décès d'Albemarle le prive de son meilleur soutien en Angleterre et le roi Charles II ordonne son rappel et son emprisonnement pour calmer les plaintes des Espagnols et celles des puritains de la Jamaïque, scandalisés par ses débauches. Renvoyé en Angleterre comme prisonnier d'État, en août 1671, par son successeur Lynch, il passe deux ans incarcéré à la Tour de Londres. Relâché grâce à une importante caution fournie par le second duc d'Albemarle, fils de son défunt protecteur, il est autorisé à retourner à la Jamaïque avec le nouveau gouverneur Lord Vaughan, dont il devient le mentor. Cependant, même si sous son administration la Jamaïque a renforcé sa position dans les Antilles, il n'y a pas laissé que des bons souvenirs. Âpre au gain et autoritaire, le personnage est généralement haï par les colons et il s'est aliéné définitivement l'ancien flibustier Morgan, maintenant gouverneur adjoint, pour avoir fait donner à son fils aîné et homonyme le commandement du régiment de milice de Port Royal, le plus prestigieux de la colonie. Ses ennemis l'accusent d'encourager Vaughan, auquel il a avancé de grosses sommes, à utiliser les navires du Roi pour faire de la contrebande d'esclaves et à investir dans le commerce interlope avec les Néerlandais de Curaçao. En octobre 1676, Modyford doit même se défendre d'une fausse accusation de trahison, ourdie fort mal habilement par Morgan et sa clique, mais qui l'oblige à abandonner ses fonctions de juge en chef de la colonie, où Vaughan l'avait nommé à leur arrivée. Son fils aîné Thomas meurt quelques semaines plus tard, et c'est le cadet, Charles, agent de la famille à Londres depuis plusieurs années, qui hérite du titre paternel et des possessions à la Jamaïque. Sa sœur, Elizabeth, avait épousé le colonel Samuel Barry trois ans auparavant.

Raynald Laprise

☛ FLIBUSTIERS, *LONDRES*, LYNCH, MANSFIELD, MORGAN, *PORT ROYAL*

MOLESWORTH HENDER (1638-22 août 1689)

Issu d'une famille d'origine irlandaise du Devonshire, Hender Molesworth s'établit comme marchand au Port Royal de la Jamaïque avant 1667. Cette même année, il achète une prise espagnole faite par le flibustier Edward Dempster, qui est toutefois saisie par l'ambassadeur espagnol à son arrivée à Londres. Cela n'est assurément pas le seul acte qui montre le profit à tirer de la course. Cependant, il est beaucoup plus connu pour son implication dans la traite négrière et la promotion du commerce avec l'Espagne. En effet, dès 1668, il est nommé par le gouverneur Modyford, agent de la première *Royal African Company*, emploi qu'il conserve sous la seconde compagnie (1672). À ce titre, il se trouve souvent en conflit avec les petits planteurs jamaïcains qui veulent obtenir des esclaves à bas prix, mais que Molesworth et les autres agents de la Compagnie préfèrent vendre aux Espagnols. Il est pourtant lui-même un riche planteur dans la paroisse de Saint-Catherine, où, en 1670, il possède plus de 2500 acres de terres. À cette époque, il est aussi capitaine dans le régiment de milice de Port Royal, dont il sera ensuite major puis lieutenant-colonel. Enfin, en septembre 1671, il est nommé membre du Conseil de la Jamaïque. En janvier 1676, il accompagne l'ancien gouverneur Sir Thomas Lynch en Angleterre, avec lequel il comparaît l'année suivante devant le Conseil du Commerce et des Colonies, notamment lorsque les lois jamaïcaines sont à l'ordre du jour. La Couronne veut imposer à la Jamaïque le même

système politique qu'en Irlande, qui consiste à rédiger les lois en métropole et les envoyer pour être acceptées par l'Assemblée coloniale, qui ne peut rien y modifier – ce qui équivaut à anéantir presque entièrement le pouvoir de délibération et de légiférer de celle-ci. Lynch surtout, ainsi que Molesworth, sont considérés comme des « experts » des questions jamaïcaines. De retour à la Jamaïque en 1678, il y reprend toutes ses fonctions, et ce gentilhomme intelligent se montre politiquement discret sous l'administration du comte de Carlisle et de Sir Henry Morgan. Sous le second gouvernement de Lynch (1682-1684), il devient le deuxième personnage le plus important dans la colonie, sans en avoir le titre, étant nommé, en octobre 1683, commandant du régiment de milice de Port Royal à la place de Morgan. Malade et craignant que leurs ennemis politiques ne reviennent au gouvernement après sa mort, Lynch obtient pour Molesworth une commission « dormante » de lieutenant-gouverneur, qui ne sera effective qu'en cas d'absence ou de décès du gouverneur en titre, lequel survient en septembre 1684. Installé à la tête de la colonie, Molesworth poursuit la lutte commencée par son prédécesseur contre les flibustiers, ayant notamment raison du pirate Bannister. À partir d'août 1685, il fait face à une rébellion des Noirs « marrons » de la vallée de Guabanoa, qui prendra presque deux ans à être matée. La levée de fonds nécessaire pour combattre les insoumis ouvre un autre conflit avec l'Assemblée coloniale, mais il parvient à négocier un compromis. En octobre 1685, sa commission de lieutenant-gouverneur est renouvelée par le roi Jacques II en attendant que le nouveau gouverneur en titre, Sir Philip Howard, frère du comte de Carlisle, vienne en Jamaïque. Celui-ci étant décédé en Angleterre en avril 1686, son successeur, le duc d'Albemarle obtint du Roi la moitié des revenus assignés au gouverneur de la Jamaïque. En décembre 1687, le duc prend possession de son gouvernement et, quelques semaines plus tard, il exige de Molesworth une impressionnante caution de 100 000 £ pour couvrir la moitié du salaire qui lui est dû depuis dix-huit mois. Molesworth retourne alors en Angleterre pour se défendre et obtient gain de sa cause. À la suite du décès d'Albemarle, il est nommé, en novembre 1688, gouverneur de la Jamaïque. Ses instructions l'engagent à rétablir le Gouvernement dans l'état où il se trouvait avant l'arrivée du duc, qui avait obtenu notamment le retour au sein du Conseil de plusieurs adversaires de Lynch et de Molesworth, dont Roger Elleston. En juillet 1689, il est créé baronet Molesworth of Pencarrow par le roi Guillaume III, et le mois suivant il reçoit sa commission de gouverneur, soit quelques jours seulement avant son décès. En février de cette même année, veuf d'un précédent mariage, il avait épousé en secondes noces Mary Temple, elle-même veuve de Sir Thomas Lynch. Il lui lègue sa propriété de Sainte-Catherine, mais les terres familiales possédées en Cornouailles et le nouveau titre de baronet qui y est associé passent à son frère cadet, Sir John Molesworth.

Raynald Laprise

☛ BANNISTER, *LONDRES,* LYNCH, MODYFORD, MORGAN, *PORT ROYAL*

MOMBETON DE BROUILLAN JOSEPH DE, DIT *SAINT-OVIDE*, (1676, Bourouillan [Gers]-4 avril 1755, Saint-Sever [Landes])

Son oncle, Jacques-François Mombeton de Brouillan, est gouverneur de Plaisance, de 1691 à 1701. C'est ainsi que Saint-Ovide, enseigne dans les troupes de la Marine, rejoint son parent en 1692. Il est promu lieutenant en 1694 puis capitaine en 1696. À la faveur de la guerre de la Ligue d'Augsbourg, l'archipel de Terre-Neuve devient un théâtre d'affrontements franco-anglais, aussi bien pour la conservation des postes fortifiés que pour la sauvegarde des pêches sédentaires. Dans le principal poste français, Plaisance, vivent 150 résidents permanents auxquels s'ajoutent une centaine de militaires. Le gouverneur Brouillan prépare une expédition navale contre St John's,

la capitale anglaise, en réponse à l'attaque de Sir Francis Wheler, en 1693, qui avait brûlé les habitations de Saint-Pierre et pris deux navires marchands. En septembre 1696, avec l'autorisation de la Cour, le gouverneur Brouillan met son projet à exécution. Son neveu Saint-Ovide, qui dirige l'un des deux détachements, déloge les Anglais de la baie des Taureaux (Bay Bulls) et de Forillon (Ferryland). Il participe ensuite à l'expédition terrestre dirigée par Pierre Le Moyne d'Iberville, pendant laquelle presque tous les établissements anglais sont dévastés. Cependant, comme les troupes françaises ne sont pas suffisantes pour occuper durablement les lieux, les Anglais s'y réinstallent sans tarder.

Devenu lieutenant du Roi en 1707, Saint-Ovide prépare un audacieux projet en vue de reprendre St John's. En décembre 1708, il quitte Plaisance par terre avec 164 volontaires, pendant que la frégate *Vénus*, appartenant à Joseph Lartigue, habitant de ce port, et commandée par Louis Denys de La Ronde, prend la mer avec 50 hommes, l'artillerie et le ravitaillement. À l'aube du 1er janvier 1709, tous sont en position autour du fort William qu'ils attaquent par surprise, dès le signal de Saint-Ovide, en grimpant sur les remparts. Le commandant anglais Thomas Lloyd n'oppose qu'une faible résistance, les habitants demandent grâce et la place est ainsi prise en un peu plus d'une heure. Les Français perdent 3 hommes et ont 11 blessés. N'ayant pas les moyens d'occuper St John's, ils se limitent à raser les fortifications, à emporter l'artillerie et les munitions anglaises, d'une valeur de plus de 50 000 l-t. En récompense de cet exploit, Saint-Ovide reçoit la croix de Saint-Louis. En 1710, il devient corsaire, arme une frégate, la *Valeur*, dont il prend le commandement à titre privé. Apparemment piètre marin, Saint-Ovide voit son bateau capturé et l'équipage entier fait prisonnier en Angleterre.

Après la signature du traité d'Utrecht, en 1713, Saint-Ovide est chargé de l'évacuation de Plaisance, cédée à l'Angleterre. Dès ce moment, il mise sur l'avenir de l'île Royale (île du Cap-Breton) pour faire sa fortune. Effectivement, en 1717, il en est nommé gouverneur avec résidence à Louisbourg. Pour un officier ambitieux, le défi est exaltant, car tout est à construire : les fortifications, le port, le chantier naval, la société civile et la défense contre les Anglais. Saint-Ovide est à la hauteur de l'entreprise : son autorité et son éloquence résolvent habilement les différends entre les habitants de Louisbourg ; de plus, son sens diplomatique lui assure un soutien puissant de la Cour et du gouvernement de la Nouvelle-France. Sur le plan commercial, Louisbourg s'affirme comme plaque tournante d'un fructueux commerce entre les Antilles, Québec et la France. Par ailleurs, Saint-Ovide encourage les Micmacs dans leurs raids contre les villages de la Nouvelle-Angleterre et ferme les yeux sur les prises de navires anglais menées par les flibustiers de Saint-Domingue venus de Port-Royal, comme Morpain, qui devient capitaine du port de Louisbourg, et Baptiste, qu'ils agissent en période de paix ou de guerre. Des rumeurs accusent Saint-Ovide de toucher de généreuses parts dans les activités de Louisbourg, aussi bien celles de la vie civile que des prises navales ; si bien que le ministre Maurepas se voit obligé de le rapeler à l'ordre, au cours des années 1730. Saint-Ovide retourne définitivement en France en 1737, tout en conservant des propriétés de rapport à l'île Royale, au terme d'une carrière de quarante-cinq ans en Nouvelle-France. Entre 1739 et 1753, il vend ses biens restés sur place : un lot en ville, un entrepôt, du bétail et des pâturages. On ne connaît pas la valeur de ces ventes mais la fortune qu'il y a constituée lui permet de vivre une retraite paisible dans sa propriété des Landes où il meurt, en 1755, à la veille de la prise de Louisbourg par les Anglais.

Raymonde Litalien

☛ IBERVILLE, *LOUISBOURG*, *PORT-ROYAL*

MONTAUBAN ÉTIENNE (1660-1708)

Montauban serait apparemment son vrai nom. Né en France en 1660 et arrivé aux Îles à l'âge de 16 ans, il immigre en Martinique en 1690 avec

un équipage de flibustiers aguerris de Saint-Domingue. En octobre, il repart de Martinique avec la flûte, la *Machine* de 6 canons et de 130 hommes. Il y réapparaît deux ans plus tard avec plus de 200 000 l-t de butin. Durant cette période, Montauban a effectué une longue croisière successivement au Venezuela, puis sur les côtes de la Nouvelle-Angleterre, de Terre-Neuve et dans le golfe de Guinée avant de faire une courte escale à Cayenne. Le comte de Blénac aurait touché pour son dixième 44 Noirs et 6 500 livres en poudre d'or. C'est donc bien volontiers qu'il accorde une nouvelle commission à l'heureux flibustier le 10 décembre. Montauban vend l'une de ses prises à Du Casse, une belle frégate neuve de 150 tx et 18 canons nommée la *Couronne*, capturée dans le golfe de Guinée. Ce bâtiment effectue plusieurs traversées à Bordeaux pour le compte du gouverneur de la Tortue. En 1693, Montauban établit sa tanière à l'île de Sainte-Croix et fait plusieurs prises considérables en compagnie du capitaine Julien Lambert. Ces prises sont adjugées à Sainte-Croix puis négociées chez les Brandebourgeois de l'île voisine de Saint-Thomas (août). La vente lui permet d'acheter 300 Noirs, menés à Saint-Domingue. Cette bonne opération ne l'empêche pas d'enlever une centaine d'hommes sans autorisation. En mai 1694, le gouverneur danois doit se résoudre à congédier le capitaine Montauban pour avoir intercepté une barque anglaise qui voulait entrer dans ce port neutre. Cela ne ralentit en rien ses activités. Le 28 juillet suivant, il capture un convoi de trois navires anglais au large des Bermudes qu'il amène et fait adjuger à Bordeaux. Une quatrième prise est conduite à La Rochelle.

Montauban appareille de Bordeaux en février 1695. Il décide d'écumer le golfe de Guinée avec les *Trois Frères* de 32 canons et 172 hommes. Il laissera de ce très funeste voyage une relation qui sera publiée en 1698 à Amsterdam. Il a perdu son navire et presque tous ses hommes en combattant un vaisseau de guerre anglais qui a préféré se faire sauter plutôt que de se rendre au flibustier. Il n'échappe à la mort que par miracle. Après bien des péripéties, il regagne la France (août 1696) sur la *Vierge* de Bordeaux (capitaine Isaac Mesnadier). À la fin de l'année 1697, Du Casse lui confie le commandement d'une ancienne frégate du Roi la *Gracieuse* mais elle est incapable de tenir la mer et le corsaire doit rendre le bord. En mars 1700, on le trouve à Saint-Thomas négociant une cargaison d'indigo contre des Noirs. Le capitaine Montauban s'est depuis longtemps sédentarisé. Il s'est retiré sur une riche plantation qu'il possède au Petit-Goave. En 1708, le comte de Choiseul-Beaupré réussit à le tirer de sa retraite et le convainc d'accepter le commandement d'une belle frégate, la *Nicole,* de 12 canons et de 110 hommes. Il sort du Petit-Goave au début du mois d'août et croise en vain pendant deux mois autour de la Jamaïque. Chassé par les garde-côtes anglais, il fait des vivres en novembre dans le port de Santa Cruz de Tenerife. Décidément peu diplomate, il exaspère les Espagnols en prenant un navire anglais venu charger du vin des Canaries. Il retourne probablement ensuite sur les côtes de la Jamaïque où il trouve la mort en combattant deux vaisseaux anglais plus forts que lui.

Jacques Gasser

☛ BLÉNAC, *BORDEAUX*, DU CASSE, FLIBUSTIERS, *LA ROCHELLE, LA TORTUE,* LAMBERT, *PETIT-GOAVE*

MONTAUDOUIN RENÉ (1673-1731)

Parmi les familles négociantes du port ligérien du dernier siècle de l'Ancien Régime, le nom des Montaudouin (Montaudoin) vient immédiatement à l'esprit dès lors qu'il s'agit d'évoquer « l'élite » de ces « Messieurs de Nantes ». D'une part, cette dynastie négociante se classe au premier rang des familles de l'armement nantais au cours du XVIII[e] siècle avec 357 voyages recensés entre 1694 et 1791 – compte tenu des lacunes documentaires, le chiffre peut être arrondi à 400, voire à 450 campagnes commerciales en moins d'un siècle. D'autre part, son plus illustre

représentant, René II Montaudouin (1673-1731), est considéré par plusieurs historiens comme l'inventeur de la traite négrière privée à Nantes. Il est le plus riche négociant de la place dans la première moitié du siècle. Si le nom des Montaudouin reste largement associé à la traite négrière – entre 1706 et 1731, René II et son frère Jacques, sieur de La Robretière (1675-1747), qui travaillent de concert, arment 65 négriers, et le troisième frère, Thomas, dit de Launay (1687-1750), équipe de son côté seize navires pour des campagnes de traite entre 1714 et 1730 – un aspect moins connu est l'intérêt porté par René II aux armements corsaires. La dernière guerre du règne de Louis XIV, celle de la Succession d'Espagne (1702-1713), voit ce personnage se hisser au sommet de la hiérarchie négociante nantaise. Le contexte troublé l'incite à saisir des opportunités de profit dans le secteur de la course contre les ennemis de l'État. Bien entendu, à l'instar de la plupart des armateurs, René II obtient des officiers de l'amirauté des commissions en «guerre et marchandises» pour ses bâtiments expédiés notamment en droiture vers les Îles. Cette option est largement préférée par les armateurs nantais à celle de la commission «en guerre» qui implique des expéditions spécifiquement corsaires: entre 1702 et 1712, les bureaux de l'amirauté de Nantes délivrent 427 commissions en «guerre et marchandises» contre seulement 39 «en guerre». René II s'illustre d'ailleurs dans ce dernier type d'armement, en tant qu'intéressé dans neuf corsaires, dont six armés par ses soins: *Le Diligent* de 200 tx en 1703 et 1704, *Le Duc de Bourgogne* de 130 tx en 1704, *Le Duc de Bretagne* de 350 tx en 1705, *Le Comte de Tessé* et *La Concorde*, emportant tous les deux vingt-six canons en 1710. Les sources ne permettent pas une évaluation précise de toutes ces campagnes corsaires entreprises par Montaudouin, loin s'en faut; il est néanmoins possible de donner des chiffres pour certains navires. Ainsi, *Le Duc de Bourgogne*, armé pour trois campagnes entre 1702 et 1704, et sur lequel René II est intéressé, réalise cinq prises pour la seule année 1703. La vente de quatre d'entre elles rapporte 47 311 l-t, soit à peu près le montant auquel on peut estimer l'armement du corsaire. L'année suivante, sa première prise est estimée à 40 000 l-t et permet pratiquement de couvrir les frais d'armement. Ces rares données chiffrées révèlent le caractère profondément aléatoire de la guerre de course dont le bilan à Nantes est plus que mitigé.

En 1705, un groupe d'armateurs nantais, avec à sa tête René II Montaudouin, sollicite auprès de la monarchie le prêt de navires de guerre pour des opérations corsaires. Il propose au ministre de la Marine de monter une expédition davantage axée sur le commerce – traite des Noirs le long des côtes africaines et traversée vers les Antilles pour récupérer des marchandises coloniales en échange des captifs – que sur les opérations de course, ce qui provoque le refus des autorités. La société qu'il anime avec un autre ténor du négoce nantais, Germain Laurencin, ne reste pas pour autant inactive. Un nouveau projet, encore plus ambitieux, est présenté au Ministre le 1er novembre 1707 par le commissaire de la Marine à Nantes, de Lusançay, tout acquis à la cause de ce parti. Il prévoit l'armement de deux frégates, l'une de 50 canons et l'autre de 44 canons, et peut-être même d'une troisième de 36 canons, pour faire la course dans les Indes orientales ou dans le détroit de Malacca, ou encore sur les côtes du golfe du Bengale. L'expédition se rendrait ensuite à Calicut pour y charger du poivre puis à l'entrée de la mer Rouge pour y prendre du café. Le coût de l'entreprise est estimé à 600 000 l-t pour une durée totale d'une trentaine de mois. Une nouvelle fois, le projet est repoussé par le ministre, d'une part car le voyage est beaucoup plus commercial que militaire et, d'autre part, parce que la Compagnie des Indes a accordé l'exclusivité de ce commerce aux négociants de Saint-Malo pour 1708.

Après ces refus, les négociants nantais se tournent vers des entreprises moins ambitieuses: en 1708, René Montaudouin, Germain Laurencin et Jean-Baptise Grou – le père de Guillaume,

autre célèbre négociant nantais – investissent chacun 15 000 l-t dans l'armement de la frégate du Roi la *Galathée*, de 30 canons. La frégate prend la mer en janvier 1709 et fait relâche à la Martinique à l'été. Des participations de René Montaudouin sont à signaler dans d'autres armements corsaires, notamment celui du vaisseau du Roi le *Jersey*, commandé par Jacques Cassard. La frégate, équipée en 1708, est désarmée à Brest sur les ordres du Roi après seulement quelques semaines de course. Cette décision, contraire aux usages en vigueur, provoque des protestations des principaux intéressés dans l'armement : en dehors de Montaudouin, on retrouve René Beloteau sieur de Beaulieu, Jean-Baptiste Robin sieur de La Garenne, ainsi que Germain Laurencin père et fils. Plusieurs autres tentatives se soldent par des pertes financières, à tel point que les négociants, en tentant de récupérer la *Dauphine* dont ils avaient fait les avances pour seconder le *Mercure* dans sa prochaine campagne de course, rappellent au ministre que cette frégate était la cinquième qu'on leur retirait aussitôt après qu'ils aient fait les avances de la construction (le *Rubis* et le *Bourbon*), ou avant le terme des trois années fixées par les traités – l'*Hercule* et le *Griffon*. Le navire leur est finalement confié en 1710 avec une autre frégate, l'*Achille*. Contre toute attente, la société d'armement a du mal à rassembler les fonds nécessaires estimés par de Lusançay à 200 000 l-t. En 1711, la *Dauphine* est abîmée par une tempête dans le golfe de Gascogne et se trouve contrainte de relâcher à La Corogne. La société subit également la perte de l'*Illustre*. Au début de 1712, éclate l'affaire de la *Galathée* : les principaux intéressés dans la société d'armement, René Montaudouin, Germain Laurencin et Jean-Baptiste Grou, refusent de payer leurs gages à l'équipage et aux soldats de la frégate, en arguant que les résultats de la campagne de course ont été déplorables.

Au total, les armements corsaires auxquels René II a participé ne semblent pas avoir permis de dégager de gros profits. Si le groupe de Nantais ne s'est pas révélé capable de rivaliser avec les négociants malouins dans le secteur de la course, la propension de René II à prendre des risques témoigne d'un esprit aventureux. Le retour à la paix et surtout l'incapacité des compagnies à chartes à fournir aux colonies antillaises la main-d'œuvre captive réclamée par les planteurs lui ouvrent alors d'autres perspectives de profits.

Entre 1702 et 1712, 128 prises ont été ramenées ou jugées – 26 impliquent des navires rançonnés. Même si toutes les prises n'ont pas forcément été liquidées dans le port ligérien, comme l'imposait toutefois la législation en vigueur, et que les données peuvent être rehaussées, les enregistrements de captures de bâtiments nantais par les ennemis de la couronne – Anglais et Hollandais –, conservés seulement à partir de 1705, laissent apparaître un important déséquilibre : 83 navires pris aux ennemis et ramenés à Nantes entre 1706 et 1712, contre 115 unités nantaises saisies dans le même temps ; les écarts en tonnage sont encore plus accentués (7 230 contre 14 620 tx). René Montaudouin tient malgré tout une place centrale dans ces différentes tentatives et se trouve même à l'origine d'opérations de plus grande ampleur.

Bernard Michon

☛ BEAULIEU, *BREST*, CASSARD, *MALACCA*, *NANTES*, *SAINT-MALO*

MONTGOMÉRY GABRIEL DE LORGES, COMTE DE (v. 1530-26 juin 1574)

Capitaine de la garde écossaise d'Henri II, Gabriel de Montgoméry se mesura les armes à la main à son Roi, dans un des tournois qui suivirent la célébration du mariage d'Elisabeth de Valois avec Philippe II, affrontement à la suite duquel le monarque français mourut des suites de ses blessures. Cela accéléra sans doute la déchéance de Montgommery, malgré les promesses de sauvegarde du Roi agonisant. Quoi qu'il en soit, quelques années après ce tragique incident, il réapparaît au moment où l'intrusion de l'Angleterre dans les guerres de religion en France prend des formes variées, allant de

l'appui logistique et financier aux protestants à un soutien plus direct, comme l'utilisation de corsaires. Dès 1562, à Rouen, les artisans et les réfugiés de Basse-Normandie et du Maine peuvent s'appuyer sur le comte de Montgoméry pour résister aux attaques catholiques. Deux ans plus tard, des rumeurs font craindre le retour du chef militaire protestant dans la ville et, cette fois, la population catholique est aux abois. Certains même décident de quitter le port normand. Durant la troisième guerre de religion, il est lieutenant général de Jeanne d'Albret avec pour mission de reconquérir ses États. Les atrocités commises n'ont d'égales que celles perpétrées par Monluc dans l'autre camp. Il échappe aux massacres de la Saint-Barthélemy, gagne la Basse-Normandie puis les îles Anglo-Normandes avant de chercher des secours en Angleterre. Il se trouve être le protagoniste d'un autre épisode aux diverses modulations économiques et politiques : l'aide corsaire anglaise aux Rochelais et ses conséquences sur le commerce entre la Bretagne et la Castille.

Au printemps 1573, à la tête de 54 navires, Montgoméry se porte au secours de La Rochelle pour essayer d'en lever le siège. Il arrive le 19 avril mais repart après une brève escarmouche face à la supériorité des forces adverses. Chassé par l'armée du Roi qui encercle la ville par terre et par mer, il maraude alors autour des îles où il essaie de faire des prises. Début mai, il réussit à s'emparer de Belle-Île et de son château, ce qui bloque le passage de la navigation de Nantes. Le commerce ligérien est en danger. Fin mai, le corsaire et sa flotte saisissent des navires allemands ainsi que deux navires bretons auxquels ils ont dérobé la cochenille, le fer et l'acier. Compte tenu du danger ambiant, les relations commerciales entre la Bretagne et la Normandie d'un côté, le Pays Basque péninsulaire et l'Andalousie de l'autre, sont un temps rompues. Ce faisant, Montgoméry réussit également à couper le ravitaillement des armées royales. Les contrats entre les marchands et l'armée concernant 30 000 tranches de pain, 10 800 pintes de vin et 20 000 livres de viande de bœuf par jour sont en effet sur le point d'expirer. Les concessionnaires rechignent à les renouveler sans une augmentation de 20 %. Pour en finir avec Montgoméry et avec les Rochelais, Monsieur, frère du Roi, reçoit l'aide de 5 000 Suisses ; mais les déprédations continuent et un navire biscayen est encore délesté de son chargement de fer. Finalement chassé par le comte de Retz, gouverneur de Belle-Île, Montgoméry abandonne la place. Même si les marchands affirment qu'un accord a été passé entre le Roi et ceux de La Rochelle, la menace ne disparaît pas pour autant. En effet, en 1574 et au début de 1575, une flottille de 10 unités sort du bastion protestant et les bateaux n'osent plus s'aventurer hors du port de Nantes pour deux raisons : la peur des corsaires et celle d'être réquisitionné pour attaquer La Rochelle. Montgoméry, dans l'intervalle, a rejoint la Normandie et sème alors le trouble dans les liaisons maritimes entre la Seine et la Loire. Il est finalement fait prisonnier à Domfront, jugé par le parlement de Paris, condamné à mort et exécuté le 26 juin 1574. Il laisse derrière lui neuf fils de son mariage avec Elisabeth de La Touche.

Jean-Philippe Priotti

☛ *Îles Anglo-Normandes, La Rochelle, Nantes*

Moore Graham (1764-1843)

Frère cadet du général John Moore qui s'illustre surtout lors de la campagne d'Espagne en 1808, Graham Moore est un officier distingué de la *Royal Navy*, qui atteindra le grade d'Amiral. Formé pendant la guerre d'Amérique, il est nommé lieutenant dès 1782 et *post captain* dès 1784 – avancement particulièrement rapide. Au commandement des frégates *Syrens* puis *Melampus* au sein de la division Strachan basée en Cornouailles, il effectue diverses missions de course en Manche dans les premières années de la Révolution française, réalisant un nombre respectable de prises tant marchandes que militaires. S'il n'a jamais été lui-même corsaire, entré dans la *Royal Navy* dès l'âge de 13 ans, il

a vécu cependant une aventure digne de faire rêver les plus âpres au gain des corsaires, s'emparant et détenant sous sa garde un fabuleux trésor espagnol.

Commandant à la rupture de la paix d'Amiens en 1803 le « rasé » *Indefatigable*, bâtiment d'une célérité exceptionnelle et d'une puissance de feu considérable pour une frégate, rendu célèbre quelques années auparavant par les exploits d'Eward Pellew, Moore est envoyé en mars 1804 intercepter un convoi espagnol revenant d'Amérique du Sud alors que la guerre n'avait pas été déclarée avec l'Espagne. Il doit rallier les frégates anglaises croisées en chemin. Ainsi, à la tête d'une division composée de son propre rasé et de trois frégates, il rencontre au large du Ferrol quatre frégates espagnoles : la *Medea* (40 canons) qui porte la flamme de l'Amiral José de Bustamante y Guerra, la *Clara* (34 canons), la *Fama* (34 canons) et la *Mercedes* (36 canons). Convaincu qu'il s'agit du convoi recherché, il envoie un parlementaire à bord de la *Medea* après force coups de semonce et somme l'Amiral espagnol de se détourner pour rejoindre un port anglais, ce qui, évidemment, est rejeté. Les deux lignes de quatre frégates commencent alors des échanges de bordées jusqu'à ce que la *Mercedes* explose, probablement accidentellement. Les trois autres frégates espagnoles n'ont d'autre choix que de se rendre. Les canots anglais ne recueillent alors qu'une quarantaine de survivants de la *Mercedes*. Moore est très embarrassé : n'est-il pas allé trop loin ? Quelle va être la réaction de l'amirauté ? Ce combat est susceptible de déclencher immédiatement la guerre avec l'Espagne. Certes, personne ne doute qu'elle ne soit imminente mais ce n'est pas à un capitaine de vaisseau d'en prendre l'initiative. Moore s'efforce de traiter au mieux les Espagnols ne sachant pas s'il doit les considérer comme réellement prisonniers. Les cales des trois frégates restantes contiennent un trésor considérable embarqué à Montevideo : trésor en or et pierres précieuses estimé à plus de 3 millions de livres sterling. Millionaire, il regagne Portsmouth avec ses trois « prises » où il est accueilli en triomphe. C'est pour lui, en tant que commodore, une fortune considérable, à faire pâlir d'envie tous ses pairs.

En effet, pour encourager la combativité des capitaines et équipages, la *Royal Navy* verse la quasi-totalité de la valeur des prises aux capitaines et équipages. Les capitaines peuvent s'enrichir bien qu'ils commandent des frégates envoyées en campagne de course, plus encore que s'ils avaient été des corsaires à succès : un capitaine corsaire ne peut prétendre à une part qu'après rémunération substantielle de l'armateur ; or, dans la mesure où l'armateur de la *Royal Navy* est la Couronne et que celle-ci ne prélève aucune part, c'est autant de gagné pour la capitaine. Les règles de partage sont fixées depuis 1708 par le *Cruiser's Act* : une taxe – peu élevée, de l'ordre de 2 % – est prélevée par l'amirauté sur la valeur des prises ; le reste est qualifié de façon tout à fait théorique de « part de la Couronne » (*Crown's share*). Dans les faits, elle est distribuée en totalité aux officiers et équipages ayant participé à la prise, c'est-à-dire à ceux qui se trouvaient sur les bâtiments qui étaient en vue, qu'ils aient ou non directement participé au combat : dans ce cas de division, Moore avec les quatre frégates anglaises auraient donc pu avoir ce droit. À la valeur totale des prises venait s'ajouter le prix de trois frégates espagnoles – en parfait état et susceptibles d'être incorporées à la *Navy* – plus une prime significative (*head money*) pour la frégate détruite avec en sus les 3 millions du trésor récupéré. Moore s'attendait sans doute à recevoir d'une part, en tant que commodore de la division, un huitième du total (part dite de « l'Amiral ») puis sa part de capitaine de *l'Indefatigable* – soit deux huitième à partager entre les capitaines des quatre frégates anglaises. Le reste aurait été distribué à raison de un huitième pour l'ensemble des lieutenants de vaisseau et des capitaines de fusiliers ; un autre huitième pour les maîtres principaux, aumôniers, chirurgiens et autres surnuméraires ; un huitième aussi pour les *midships* et sous-officiers subalternes et le reste (deux huitièmes) pour les équipages. Cependant, la répartition entre les capitaines

et équipages des différents bâtiments s'effectua au prorata de leur nombre de canons (*l'Indefatigable* en compte 44 sur les 146 de la division). Comment croire que le brave Moore, tout officier de sa Gracieuse Majesté qu'il fût, ne se soit pas livré à ce calcul pendant le voyage de retour ?
Malheureusement, l'amirauté décide que les frégates ne peuvent être considérées de bonne prise. Il semble toutefois que ni les bâtiments ni le trésor n'aient été restitués, la guerre étant déclarée peu après. Une petite prime symbolique est seulement octroyée aux différents capitaines ayant participé à l'opération et une aumône aux équipages, sans oublier, bien sûr, l'estime des dignes Lords. Il ne fait aucun doute qu'autrement, le moindre matelot aurait pu se retirer et vivre de ses rentes. On peut se demander en revanche si certains Lords n'ont pas reçu quelques bénéfices substantiels, la régularité des opérations dans ce domaine n'étant certes pas toujours garantie.

Moore ne tire donc qu'un bien faible bénéfice de cette opération, d'autant qu'il doit dès son retour quitter le commandement de l'*Indefatigable*. Sa place dans la liste immuable d'ancienneté des capitaines de vaisseau impose qu'il commande un vaisseau de ligne. Il s'agit certes d'un honneur mais cela signifie surtout pour tout officier, la fin des aventures en solitaire et les chances de faire fortune : le lourd service au sein d'une escadre ne peut offrir les mêmes opportunités. Moore a désormais tout loisir de rêver à sa richesse évanouie puisqu'il sert encore jusqu'en 1840, exerçant divers commandements, notamment en Méditerranée. Graham Moore a laissé 37 volumes de journal personnel dans lequel il apparaît comme un personnage mélancolique, humain – à la différence d'un Edward Pellew, il répugne à recourir au fouet à son bord – et profondément bouleversé par les souffrances et la mort des nombreux passagers civils de la *Mercedes*.

André Di Ré

☛ Pellew

Morat-Raïs ou Morato Azaez
(v. 1575-v. 1641)

Morato Raïs, caïd Morato ou encore Morato Azaez de Salé (de son vrai nom Jan Jansz, Jan Janssen de Harleem ou encore selon certaines sources, John Barber ou capitaine John) est fait prisonnier par les Turcs à Lanzarote en 1618. Il est contraint d'apostasier à Alger. Après la mort de son compatriote et protecteur le renégat Soliman Raïs (Salomo de Veenboer), Morat-Raïs choisit de s'installer sur la rive gauche de la rivière du Bou-Regreg, où il épouse une mauresque. Morato Raïs symbolise deux choses dans la course salétine : le rôle des islamisés nordiques et la dimension océanique prise par l'activité maritime de la ville.

Il défraie la chronique en 1622, par son expédition vers la Zélande. Sous prétexte de ravitaillement il aborde le port de Veere qu'il ne quitte qu'en « ayant à son bord bien plus de monde que lorsqu'il y était entré ». L'année d'après il reprend la mer pour s'attaquer aussi à ses propres compatriotes. En quelques années il accumule les prises. En 1623, il arraisonne trois navires hollandais : le premier de 240 tx est intercepté le 27 mars ; deux jours plus tard, le second est pris au large de Lisbonne, et le troisième de 200 tx, est capturé au cours du mois de juillet. Ces succès lui valent les faveurs du sultan saâdien Mûlây Zidân (1603-1628) qui le nomme « Amiral de Salé » en 1624. On le voit alors délivrer des sauf-conduits aux navires corsaires et correspondre avec les États Généraux des Provinces-Unies au sujet du règlement des prises ou d'achats d'armes, de munitions et matériel naval. En 1626, il intercepte un bâtiment espagnol et s'installe dans le port de Veere pour procéder à la vente de la cargaison.

Sa chevauchée maritime la plus spectaculaire est représentée par le long voyage qui le mène, en 1627, sur les côtes islandaises. Cette campagne, placée sous son commandement, constitue une véritable prouesse dans le domaine de la navigation pour l'époque. Brave et énergique, le renégat hollandais l'entreprend à la tête d'une escadrille

de trois navires, ayant pour lieutenants trois renégats anglais et pour pilote un esclave danois. L'opération se solde par le pillage de Reykjavik et rapporte des peaux, du poisson fumé et 400 Islandais, hommes, femmes et enfants. Simple coïncidence ou relation causale, le retour de Morat-Raïs à Salé correspond au moment de la naissance de la « République de Salé », dont il devint le premier gouverneur, Amiral et président du *Divan* à la fin des années 1620. Il se voit ainsi confier les plus hautes charges administratives de la ville en constituant la corporation dirigeante de la cité corsaire. Il se fait seconder par Mathys van Bostel Oosterlynch, un de ses compatriotes, qu'il désigne comme adjoint. Le Castillan Juan Rodelgas, un de nos observateurs les plus précieux parmi ces corsaires, compte huit « renégats » flamands dans son entourage.

En 1631, Morat-Raïs se distingue encore une fois par une incursion contre les côtes irlandaises où il met à sac Baltimore. Le Père Dan nous décrit cette razzia en ces termes : « Étant abordé sur le soir, il fit mettre dans les chaloupes environ 200 soldats qui descendirent dans un petit hameau nommé Batinor (Baltimore) où ils surprirent plusieurs pêcheurs qui demeuraient en cette île. Là même, ils enlevèrent 237 personnes, hommes, femmes et enfants jusqu'à ceux du berceau ». Pour des raisons méconnues, Morat-Raïs retourne à Alger, s'y fixe et en fait sa base d'opérations corsaires. Mais un jour, il est surpris et capturé par les chevaliers de Malte. Cependant, ce grand aventurier ne tarde pas à retrouver la liberté et retourne au Maroc en 1640 pour recevoir, sous le règne de Mûlây Mohammed Cheikh, non seulement le commandement de la Qasba d'El-Oualidiya, construite près de la lagune d'Ayer, non loin de Safi, mais aussi le contrôle des forces maritimes du sultan concentrées dans le port de ladite ville. On ne détient presque plus d'informations sur lui, à partir de cet évènement, mais à en croire un de ses biographes, « sa fin fut très pénible ».

Léila Maziane

☛ *ALGER, BALTIMORE, LISBONNE, MALTE, SALÉ*

MORATTO GENOVESE OSTA OU MRAD/ MOURAD BEN ABDALLAH OSTA OU MURAD USTA (v. 1575-1640)

Osta Moratto Genovese est appelé par les sources arabes Osta Mrad Ben Abdallah et parfois désigné par Osta Moratto al Jenwizi (le génois) ou de Stamorat ou encore Usta Murad. Il est originaire de Levanto, dans la localité d'Albisola de la Riviera de Gênes. Son nom chrétien est probablement Rio puisque certains documents le désignent comme le fils de Francesco Rio Almarararo, mais son prénom d'origine est inconnu. Mourad apparaît dans nos documents en 1594 déjà sous son identité turque. Venu à Tunis au début des années 1590, il s'est converti à l'Islam peu de temps après. Son nouveau nom est commun des nouveaux islamisés : Osta (maître artisan) ; Mourad, un des prénoms les plus courants chez les renégats (Désiré) ; Ben Abdallah (fils de Dieu, comme tous les hommes sont fils de Dieu). Comme le souligne Jean Pignon, Osta Moratto Genovese a renié le christianisme sans renier sa famille qui ne l'a pas non plus rejeté. Signalé dès 1594 à Tunis, les motifs de la conversion de Mourad ne sont pas clairs. Fut-il capturé jeune ? S'est-il converti par conviction religieuse ? Jean Pignon a montré qu'il appartenait à une famille de Ligures, habitués au commerce avec Tunis ; son père, Francesco Rio, apparaît même dans les archives de la Rédemption de Gênes, durant les années 1598-1599, comme intermédiaire pour le rachat des captifs. La conversion de Mourad pourrait ainsi être le temps fort de l'ascension sociale de la famille Rio au sein de l'espace commercial compris entre Tunis, Livourne, Gênes et Marseille. Des années 1620 aux années 1650, les archives du consulat français à Tunis comportent plusieurs mentions de l'activité et de la présence, entre Tunis et Livourne, de ses neveux (Jacomo Rio, Giovan Battista et Agostino Lavagna-Rosso) ainsi que de son frère Bartolomeo Rio, et d'un autre Francesco Rio, qui fait probablement partie, lui aussi, de la famille. Les Rio, avec l'aide de leur

puissant parent renégat, rachètent et échangent des esclaves à Tunis, marchandent des navires, souvent acquis lors de la course. La solidarité familiale, malgré la différence religieuse, ne se rompt pas, et contribue, au contraire, à consolider des activités commerciales en terre d'Islam comme en Chrétienté. Bartolomeo s'installe entre 1613 et 1634 comme marchand dans la Régence. En décembre 1625, on peut suivre la trace d'une polacre lui appartenant, prise sur la route de Livourne par des corsaires d'Alger, puis conduite à Tunis et rachetée par Mourad, pour mille pièces de huit réaux, qui la remet enfin à son frère.

En 1605, qualifié de « janissaire », Mourad appartient au corps puissant de cette armée d'élite (l'odjak des janissaires). Il doit être dès son jeune âge un marin, un marchand attiré par l'argent et porté sur le métier des armes tout en étant un habile diplomate et un ambitieux du pouvoir. Toute sa carrière semble illustrer ce portrait. Jeune homme, il exploite habilement ses prises (marchandises, bateaux, captifs) et pratique le prêt d'argent aussi bien aux particuliers qu'aux sociétés commerciales (comme la Compagnie du corail). Il sert d'intermédiaire dans toute une série d'opérations de rachats de captifs ou de litiges entre marchands européens et les pouvoirs de la Régence. Il n'hésite jamais à réclamer son bénéfice sur toute opération où il intervient. Jusqu'à son accession au poste de dey en 1637, il continue de temps en temps à pratiquer ce genre de commerce, mais délègue souvent à des intermédiaires comme son gendre Hussein Genovese. C'est dans ce secteur d'activité qu'il fait sa première fortune. Vers 1614-1615, il est un des grands propriétaires de captifs de la course. Il possède en 1614 son propre bagne – sur les douze qui existent à Tunis – appelé « La Sainte Trinité ». Il doit avoir plusieurs centaines de prisonniers, pour justifier la construction de ce local, soit en terme de rançon un capital appréciable. Il dispose aussi d'un palais à Tunis, situé du côté du faubourg de Bab Jedid mais à l'intérieur de la zone résidentielle de la Médina, qui fait près de 500 m² de superficie. Les agents de la chancellerie du Consulat de France viennent jusqu'à chez lui pour faire signer les actes le concernant. Il possède aussi comme tous les dignitaires une maison de villégiature à la Goulette et une propriété à Soliman (à près de 30 km de Tunis). Vers 1615, il se marie et aura quatre enfants : Mourad, Ali, Mohammed et une fille.

Mourad est l'un des plus célèbres corsaires de la première moitié du XVIIe siècle, époque des grandes heures de la course tunisienne. Il se lance tôt dans cette activité en même temps qu'il joue auprès du puissant dey 'Uthmân (1598-1610) le rôle de secrétaire et d'agent commercial avec le statut de serviteur du « Prince ». On le voit prêter de l'argent aux esclaves chrétiens moyennant d'importantes commissions, et armer des vaisseaux en course. A-t-il eu ses propres bateaux armés pour la course ? En 1609, lors de l'attaque du port de la Goulette par une flotte européenne et la destruction de plus de 33 bateaux appartenant aux corsaires de Tunis, il ne figure pas parmi les propriétaires touchés. Pendant le gouvernement de Youssef dey (1610-1637), il devient un des grands personnages de l'État. Fidèle serviteur du dey, il est pour Youssef l'un des hommes les plus proches, à la fois parmi les janissaires, et dans le groupe des renégats de Tunis, consolidant son rôle d'intermédiaire entre les puissances chrétiennes et le dey. Il continue à négocier des accords commerciaux et des opérations de rachat, et prête des sommes considérables à des compagnies de commerce, telle la Compagnie du corail en 1612. Plusieurs archives toscanes témoignent d'ailleurs de sa richesse : en 1621, il négocie la vente de caisses de sucre pour plus de 11 000 écus à des marchands corses qui commercent avec Livourne. Les négociations se faisaient sans doute en italien, comme peuvent le suggérer ces lettres envoyées à la Chambre de commerce de Marseille, où Mourad signe « Osta Morato », « Morato dei », ou encore « vostro amicus Morato dei ». En outre, ses mamelouks sont souvent originaires de la Péninsule, à l'instar de son homme d'affaires favori, qui devient plus tard son gendre,

Kâhia Hussein Genovese. Mourad jouit d'une bonne réputation chez les négociants étrangers à Tunis, et y entretient de bons rapports avec les consuls français, tel que Claude Severt qui explique en 1618 aux consuls de Marseille « [qu'] il n'y a personne qui témoigne plus d'affection à notre nation que le Sieur Osta Morat ».

La période 1603-1615 est dominée par les corsaires nordiques à Tunis avec des figures comme le capitaine Ward, ou le Hollandais Dancer. C'est entre 1615 et 1621, alors que Mourad a une quarantaine d'années, que sa carrière bascule. Il a l'ambition de briguer le Pachalik d'Alger en espérant l'appui du consul et de l'ambassadeur de France à Istanbul. Pour ce faire, il joue la carte du rapprochement entre Tunis, Alger et la France lors de la mission de Vincheguerre. Il apparaît, comme beaucoup d'officiers des janissaires, plus motivé par une carrière dans le cursus impérial qu'attaché à une province. Mais ce projet est abandonné suite aux événements de Marseille en 1620, que sont les massacres des Turcs au retour d'une ambassade à Paris. À cette occasion, comme Youssef dey, il se désolidarise du massacre de Marseille et désapprouve celui commis par le corsaire algérois à l'origine de l'incident ; à savoir la prise d'un vaisseau marseillais sur les côtes provençales par un renégat. Suite à cette prise de position, Mourad perd toute chance d'accéder au Pachalik d'Alger et réinvestit le champ tunisien. Il devient un grand personnage de l'État, mais en gardant une entière fidélité au dey. Son activité militaire et corsaire s'intensifie, alors qu'il devient « général des galères de Bizerte » ; *kapudan* de Tunis (le titre que porte le chef de la marine ottomane). Il est le superviseur de toute la flotte d'État avec autorité sur la marine privée. Il change dès lors de stratégie. Cette charge est l'une des plus importantes dans la hiérarchie des institutions de l'époque dans la régence. Un poste de confiance, qui nécessite technicité, courage et capacité à gérer les hommes. Contrairement à d'autres, il a commencé par le commerce des prises avant de faire fortune en mer. Les chroniques locales et la mémoire historique ont gardé de lui cette image d'un héros du *jihad*. Dans l'état actuel de la documentation, ses campagnes demeurent imprécises hors quelques-uns de ses exploits : le sac de San Marco en Sicile en 1619, celui de Perasto, en 1624, sur la côte vénitienne. Il se retrouve à la tête d'une flotte de six galères de 26 bancs, qui partent en course deux fois par an, au printemps et à l'automne, sous le commandement du pacha ou d'Osta Mourad en personne. Les galères de Bizerte sont redoutées en Italie et en Espagne, mais aussi par les chevaliers de Malte. Dans les *Novità di mare* envoyées par l'inspecteur des Douanes de Livourne à Florence, il est à plusieurs reprises fait mention des « sorties » des galères de Bizerte, véritables événements en Méditerranée occidentale. L'une de ces expéditions marque particulièrement les esprits : il s'agit de l'escorde sous le commandement de Mourad à la fin du mois de juin 1625, où, aux abords de Syracuse, les six galères de Bizerte combattent contre cinq vaisseaux maltais ; un combat acharné où près de vingt chevaliers périssent. Les Tunisiens sortent victorieux, emportant deux navires de l'Ordre, la *Patrona* et la *San Francesco*, et plus de 200 captifs. D'après le récit de l'affrontement envoyé au secrétaire du Grand-duc de Toscane, la bataille altère Mourad, gravement blessé, dont les galères doivent être réparées durant plusieurs mois, avant de pouvoir reprendre la mer. Cela ne l'empêche pas de continuer ses activités à la tête de la flotte de Bizerte, et de mener parallèlement des manœuvres militaires terrestres contre Alger. Le chroniqueur Al Sarraj (fin XVIIe – début du XVIIIe siècle) qui fait une biographie de Sta Mrad dey, le présente comme un raïs héroïque et heureux. Il rapporte entre autre le récit d'un des petits-fils de Mourad qui raconte que son grand-père aurait ramené à Tunis 24 077 captifs et 900 navires de différents types.

En 1628, lors du conflit frontalier entre Alger et Tunis, il est nommé par Youssef dey capitaine général des armées. Le marin se fait fantassin et cavalier. Et même si le résultat sur le terrain n'est pas une grande réussite, cet épi-

sode montre l'importance qu'il occupe sur l'échiquier du pouvoir. En 1631 à la mort d'Ali Thabet, l'homme de confiance de Youssef dey, il devient avec Mami Ferrarese, *kahia* et renégat du dey, l'homme-clé du moment. Mourad assure son ascension politique dans les années 1630 non seulement grâce à un réseau commercial étendu en Méditerranée occidentale, mais aussi grâce à son habileté politique. De fait, lors de ses attaques corsaires, il s'attache à respecter scrupuleusement les traités d'alliance commerciale, notamment avec les Français; par exemple, lors de la prise d'un navire français en mai 1632, il ne fait prisonnier que le seul passager non-français et laisse le bateau repartir avec sa marchandise. À la mort de Youssef dey, Osta Mourad lui succède. Il est le premier « islamisé » de la première génération à accéder à ce rang. Le corsaire se transforme en homme d'État pendant trois années. Trois décisions marquent ce règne: la fermeture des tavernes à Tunis et l'interdiction d'exporter du blé vers la chrétienté afin éviter l'inflation des prix aux dires du chroniqueur Ibn Abî Dînâr; une politique annonaire favorable au petit peuple et la construction d'un nouveau port corsaire à Ghar al Melh (Portofarina) qu'il renforce avec un fortin. Ce port est capable de recevoir vaisseaux ronds et galères, pour suppléer celui de Bizerte, mal protégé et victime d'incursions chrétiennes fréquentes. La rade, vaste et abritée, sert de port et d'arsenal pour les corsaires de la Régence. Mourad incite les communautés à venir s'y installer en octroyant des prêts: ce sont essentiellement des Morisques andalous chassés par Philippe III qui viennent s'y établir et commercer. Le père Dan le décrit ainsi: « Sta Morat, cy-devant Général des galères de Tunis, et maintenant day, et comme roy dudit royaume après la mort d'Issouf Day, (…) renégat génois, homme de grande exécution et fort bon capitaine ». Le consul français à Tunis, Lange Martin ne dit pas autre chose, et ajoute dans une lettre écrite en 1638 aux consuls de Marseille: « Le Seigneur Dey est en volonté de vivre en paix avec nostre nation (…). Il n'est personne qui ne rétracte sa parole pour rien, c'est pourquoy il ne faut doubter que n'effectue ce qu'il m'a promis depuys sa création de Dey. Je sçay au vray qu'il a tousjours porté affection à notre nation ». Sa bonne réputation se vérifie auprès des habitants de Tunis, musulmans comme dhimmî, même si son élection à la haute fonction de *dey* est entachée par l'assassinat de Mâmî Ferrarese, un autre renégat au service de Youssef qui menaçait son élection.

Quand Osta Mourad meurt en 1640, l'activité corsaire tunisienne commence à amorcer son déclin progressif, et la charge de *dey* perd son importance au profit de celle de *bey*, institution qui déclasse désormais toutes les autres à Tunis. Le parcours de Mourad, de *raïs* à *dey*, permet de décrire en tout cas une ascension économique, sociale et politique fulgurante, signe du rôle joué par les convertis au Maghreb dans la première moitié du XVII[e] siècle. Pour le père Dan qui décrit la Barbarie et Tunis en particulier, « il est très asseuré que les Renégats ont toujours donné un grand accroissement à cet État des Otthomans, et qu'ils l'ont fait subsister »; il ajoute plus loin que « leurs meilleurs hommes de guerre et de marine, voire mesme la pluspart de ces corsaires sont Renégats et partisans du Mahométisme ». Du côté tunisien, Osta Mourad a laissé l'image d'un grand conquérant, d'un *raïs* exceptionnel, dont les combats corsaires évoqués par le chroniqueur Muhammad al-Wazîr al-Sarrâj au tournant rappellent les épopées et la guerre sainte: « Voici une tombe ravie de bonheur / car c'est ici que gît le Qabudan Mûrad. / Il a longtemps parcouru les mers et il nous est revenu / chargé de butins à rendre malades les envieux. »

Sadok Boubaker et Guillaume Calafat

☛ *ALGER, GÊNES, LIVOURNE, MALTE, MARSEILLE, TUNIS, WARD*

MOREAU RENÉ, SIEUR DE MAUPERTUIS (1664-1746)

Fils de Guillaume Moreau de la Palme et de Guillemette Jocet, de bonnes familles marchandes de vieille souche malouine, les frères Moreau ont été des figures importantes de la course malouine durant la guerre de la Ligue d'Augsbourg.

L'aîné, Guillaume Moreau de la Primerais (1644-1736) négociant de premier plan, apparaît comme armateur ou intéressé et animateur d'une dizaine d'armements corsaires entre 1690 et 1697. Son cadet, René Moreau de Maupertuis s'illustre comme capitaine de plusieurs corsaires armés par son frère, enchaînant les croisières fructueuses sur le *Pontchartrain*, en 1691, ou le *Comte de Toulouse*, de 400 tx en 1694, avec lequel il résiste victorieusement aux assauts du vaisseau anglais de 48 canons l'*Experiment* au large des Sorlingues. L'originalité des frères Moreau consiste à développer des entreprises corsaires en direction de la zone Caraïbes, qu'ils connaissent bien pour y avoir déjà envoyé – et dirigé pour René Moreau en 1698-1690 – des expéditions commerciales, légales ou « interlopes », vers les colonies françaises et espagnoles. Ainsi en 1696, Guillaume Moreau arme les deux frégates légères le *Renau* (150 tx, 18 canons et 106 hommes) et l'*Inconnue* (90 tx, 14 canons et 60 hommes, capitaine Martin Delessart), placées sous le commandement de son frère, élevé au rang de capitaine de frégate afin de s'associer à l'expédition de l'escadrille royale de cinq vaisseaux dirigée par Renau d'Élissagaray, à destination des Antilles. Cet armement « mixte » public-privé, est un semi-succès, avec la capture d'une hourque espagnole chargée d'argent, et six autres prises pour un produit global de 800 000 l-t, dont une réalisée par le *Renau,* commandé par René Moreau, valant 80 000 l-t. Stimulé par ce succès, Guillaume Moreau monte l'année suivante, en 1697, en association avec d'autres négociants malouins comme Magon de la Lande, un grand armement pour la même zone, avec le vaisseau *Saint-Antoine*, de 600 tx et 52 canons dont le commandement est confié à René Moreau, chef de l'expédition, et deux frégates légères. Malgré quelques prises de valeur médiocre, cette entreprise ambitieuse se révèle au final déficitaire, ayant raté sa cible principale, les vaisseaux espagnols de la *Carrera de Indias*, restés dans les ports face à la menace de l'expédition Pointis contre Carthagène.

Après une dernière mission spéciale à risques – le transport en 1702 sur le vaisseau le *Saint-Guillaume* d'un régiment de soldats de Cadix à Naples pour le compte du nouveau roi d'Espagne Philippe V – René Moreau de Maupertuis abandonne la navigation pour une tout autre carrière, plus prestigieuse : en 1706 il est élu par ses compatriotes député de Saint-Malo au Conseil de Commerce où il siège, à Paris, jusqu'à sa mort, jouant un rôle essentiel d'intermédiaire entre le négoce malouin et les milieux gouvernementaux, et participant à de grandes entreprises comme la Compagnie d'Occident dont il devient l'un des directeurs en 1717. Mais c'est d'abord pour ses services de marin qu'il eut l'insigne honneur d'être anobli dès 1708 – un an avant Duguay-Trouin – par lettre royale « au mérite », pour « services rendus à notre marine », et avoir su « concilier le mérite et la prudence d'un négociant et la valeur d'un homme de guerre ». Rappelons enfin qu'il est le père de Pierre-Malo Moreau de Maupertuis (1697-1759), savant mathématicien et astronome, célèbre pour avoir contribué à la mesure du méridien terrestre lors d'une expédition en Laponie, et qui devint président de l'Académie des Sciences de Berlin chez Frédéric II.

André Lespagnol

☛ *CADIX,* DUGUAY-TROUIN, MAGON DE LA LANDE, POINTIS, RENAU D'ÉLISSAGARAY, *SAINT-MALO*

MORGAN HENRY (1635-4 septembre 1688)

Henry Morgan est certainement le plus connu de tous les flibustiers des Antilles. Il est fils d'un gentilhomme du Monmouthshire, au pays de

Galles, apparenté aux seigneurs de Tredegar et de Llanrumney. Sa carrière de corsaire est relativement brève (1665-1671), mais ses succès demeurent exceptionnels. Il arrive aux Antilles vers 1658, puis se fixe en Jamaïque. Henry Morgan a longtemps été confondu avec Thomas Morgan – officier d'infanterie à la Jamaïque dans l'armée cromwellienne, puis de la milice coloniale, jusqu'au rang de lieutenant-colonel, à sa mort en 1666, à Saint-Christophe en combattant les Français. Parmi les mémorandums des commissions données à la Jamaïque en 1662 et 1663, Thomas Morgan est l'une des cautions du capitaine John Morris, en octobre 1662. Il est possible que Henry se trouve alors à bord, peut-être comme officier, et qu'il ait reçu le commandement d'une prise faite sur les Espagnols, sans doute au début 1665, au Yucatan. C'est en tout cas l'année de son premier commandement en course, à l'occasion d'une expédition conduite par David Martin qui se termine par la prise de Granada en Nicaragua. À son retour en Jamaïque, il épouse l'une des filles d'un cousin éloigné, Edward Morgan, de la branche de Llanrumney, gouverneur adjoint de la colonie, récemment décédé. Il devient ainsi le beau-frère de Henry Archbould et de Robert Byndloss, des planteurs influents, membres du conseil de la colonie. Nommé colonel d'un régiment de milice, il obtient (fin 1667) du gouverneur Thomas Modyford sa première commission pour commander en chef les flibustiers jamaïcains avec le titre d'Amiral. En 1668, avec onze navires et 600 hommes, il va d'abord se ravitailler en pillant une petite ville à Cuba, puis il se rend au Panama et, laissant à la côte ses bâtiments, avec 420 flibustiers dans des canots puis il se rend jusqu'à Puerto Belo dont il se rend maître, en juin, après avoir pris d'assaut le plus puissant des forts de la place. Avec une rançon de 100 000 pièces de huit pour la ville et ses otages, il ramène à Port Royal un butin total de plus de 250 000 pièces de huit, soit 120 £ par homme, dix fois le salaire annuel d'un marin de la *Royal Navy*. Sa seconde expédition se déroule l'année suivante, au lac de Maracaïbo, dont il pille les principaux établissements : le bourg de Nueva Zamora de Marcaibo et celui de San Antonio de Gibraltar. Mais le butin y est quatre fois moindre qu'à Puerto Belo. Enfin, son dernier et troisième grand commandement l'amène à former la plus grande flotte de flibustiers de l'histoire des Antilles, soit trente-sept navires avec plus de 2 000 hommes. Il réussit son plus grand coup : En février 1671, Panama tombe. En décembre 1670, il s'empare d'abord de l'île Santa Catalina – l'ancienne Providence –, puis une partie de sa flotte investit le fort de la rivière Chagres, par lequel Morgan entend entrer dans les terres jusqu'à Panama. Avec 1 200 hommes, après une semaine de marche, il défait le 28 janvier 1671, dans la plaine de Panama, des troupes deux fois plus nombreuses que les siennes commandées par le gouverneur Juan Pérez de Guzmán. Puis il s'empare de la ville désertée par ses habitants, où il demeure près d'un mois. Le butin s'élève à 400 000 pièces de huit, soit presque autant que les deux dernières expéditions réunies, mais plusieurs des hommes accusent leur Amiral d'avoir accaparé la majeure partie. Morgan déclare 30 000 £, ses détracteurs 70 000 £. En fait, le butin doit être partagé entre quatre fois plus de monde, et en dépit de ces accusations, Morgan n'est pas moins reçu en héros à son retour à Port Royal, recevant même des félicitations officielles du gouverneur Modyford. Entre-temps, le roi Charles II, déterminé à faire respecter la récente paix avec l'Espagne, ordonne l'arrestation du gouverneur et celle de Morgan. En avril 1672, celui-ci est le dernier des deux à quitter l'île, le nouveau gouverneur, Sir Thomas Lynch, ayant jugé préférable de différer l'ordre royal à cause de la popularité du prisonnier. En Angleterre, il gagne la faveur du Roi et de plusieurs grands personnages, dont le duc d'Albermarle, et en 1674, il est fait chevalier puis est désigné comme lieutenant-gouverneur de la Jamaïque, où il est renvoyé pour servir sous les ordres de Lord Vaughan, avec lequel il ne tarde pas à se brouiller. Ces mauvaises relations font éclater au grand jour le patronage

que Sir Henry exerce, de concert avec son beau-frère Byndloss, sur les flibustiers jamaïcains – encourageant ces derniers à prendre des commissions françaises à Saint-Domingue contre les Espagnols. Mais Vaughan, qui s'aliène toutes les factions politiques de la colonie, est remplacé par le comte de Carlisle. C'est sous l'administration de ce dernier (1678-1680) que Morgan et ses partisans atteignent le sommet de leur puissance politique, monopolisant tous les postes-clés de la colonie et continuant d'encourager officieusement la flibuste. Cette mainmise sur le gouvernement se poursuit lorsque Morgan en assume l'intérim après le départ de Carlisle. Durant cette période faste, grâce au pourcentage que son supérieur et lui perçoivent en sous-main sur les prises des flibustiers, Morgan agrandit son patrimoine en constituant trois grandes plantations. Cependant, ceux des planteurs et marchands jamaïcains favorables au commerce avec les Espagnols gagnent leur cause et obtiennent le remplacement de Carlisle par l'ancien gouverneur Lynch. Les semblants d'efforts que Morgan emploie alors pour juguler la flibuste ne peuvent empêcher la révocation, en septembre 1681, de sa commission de lieutenant-gouverneur. Dès l'arrivée de Lynch (mai 1682), qu'il considère comme un ennemi personnel, il tente, plus ou moins habilement, de saper son autorité. En octobre 1683, à la suite d'une émeute fomentée par son beau-frère Charles Morgan, il est suspendu par Lynch de toutes ses fonctions, politique, militaire et judiciaire, décision approuvée ensuite par le Roi. À l'exemple de Byndloss qui subit le même sort que lui, il se retire sur ses terres, laissant à son ancien procureur général Roger Elletson le soin de mener l'opposition à Lynch puis au successeur de celui-ci. En 1687, le duc d'Albermarle, l'un de ses protecteurs, est nommé gouverneur de la Jamaïque, et l'année suivante il obtient du roi James II la réintégration du vieil Amiral au Conseil de la colonie. Trop tard pour Sir Henry : il meurt de paludisme, aggravé par son alcoolisme, laissant le meilleur de ses biens, soit ses trois plantations, 120 esclaves et plus de 5 000 £ à son épouse et cousine Mary Elizabeth Morgan.

Raynald Laprise

☛ FLIBUSTIERS, LYNCH, MODYFORD, MORRIS, *PORT ROYAL*

MORICE JEAN-VINCENT
(1726, Lorient-1780)

Ce capitaine de navire marchand passe à l'Île de France en 1774, se livrant à la traite négrière sur la côte orientale de l'Afrique en 1775 avec son navire l'*Espérance*. Deux ans plus tard il soumet au ministre de la Marine un projet de création de comptoir dans l'île de Kilwa, au sud de Zanzibar, afin de faciliter les opérations de traite pour fournir en esclaves les Mascareignes. Si la guerre d'Amérique ne permet pas la réalisation de cette entreprise, Jean-Vincent Morice met à profit les hostilités pour armer et commander, en janvier 1779 un corsaire, la *Marguerite*, avec une lettre de marque donnée par le gouverneur Antoine de Guiran La Brillane. Ce navire, un senau de 180 tx, équipé de 10 pierriers et monté par 32 hommes, se rend d'abord à Anjouan, dans l'archipel des Comores, où il recueille 15 naufragés d'un navire portugais ; d'Anjouan, Jean-Vincent Morice se rend au Mozambique, en mars 1779, où il vend son bâtiment à un armateur portugais qui lui en offre un bon prix. De retour au Port-Louis en juin 1779, à bord de la *Marguerite* appelée désormais *Notre Dame de Conception*, Morice signe avec les administrateurs généraux plusieurs traités pour la fourniture de 600 esclaves destinés à être employés comme « noirs de marine » sur les vaisseaux du Roi. Parti sur le *Saint-Pierre* pour Kilwa, en novembre 1779, afin d'effectuer ces achats, il disparaît sur la côte africaine en juin 1780.

Gilbert Buti

☛ *ÎLE DE FRANCE*

Morlaix

La ville de Morlaix, située sur la côte nord-ouest de la Bretagne, sur la rivière du même nom, à la jonction du Quéffleut et du Jarlot, est une base corsaire d'importance, à deux titres. D'une part, comme port corsaire, d'autre part comme « bourse corsaire » (dans le sens du lieu de transaction comme bourse de valeurs).

Les conditions géographiques l'expliquent largement. Sa situation à l'entrée de la Manche en fait un port stratégique à l'affût des navires anglais, entre Ouessant et Sorlingues. La ville est établie au fond d'une ria à laquelle les navires accèdent par un chenal étroit et sinueux, d'où la nécessité d'un balisage. Avant 1806, en dépit des projets de Garengeau et des réalisations de Cornic, la flèche de la collégiale du Mur aurait tenu lieu de repérage pour les hommes en mer. L'entrée de sa baie est défendue par une forteresse du XVIe siècle, le château du Taureau, établie sur une île et battant le passage par des canons casematés. Même si le crédit de Morlaix est altéré par l'ancien maire, Du Plessix sieur de Kerangoff, qui, pendant une dizaine d'années, s'est livré à des activités de piraterie contre sa propre ville (1594-1604), la forteresse est pendant plus d'un siècle contrôlée par les Morlaisiens. Récupérée pour le service royal (1661), fortifiée ensuite par Vauban, elle met sa baie et les navires corsaires du port à l'abri de coups de main ennemis. Le port ne prend forme qu'au XVIIe siècle sur les palus asséchés des rives. La richesse locale est assise sur le privilège d'exportation des crées ou toiles du pays de Léon, vers l'Espagne ou l'Angleterre, après vérification de l'hôtel de ville. Cette activité est renforcée par celle d'approvisionnement de la manufacture royale des tabacs, active en 1674. D'abord établie au manoir de Penanru (1718), elle prend place sur le quai de Léon dans des bâtiments classiques (construits de 1736 à 1740).

Le premier corsaire morlaisien mentionné est Éven de Coatquis, au service du roi de France, en 1299. Mais, le plus illustre corsaire de la cité est Jean de Coatanlem (actif après 1475) qui arme une flotte corsaire depuis Morlaix et Saint-Pol-de-Léon pour se livrer bientôt à la piraterie, avant de finir anobli et Amiral du Portugal. Son attaque de Bristol vaut à la ville corsaire des représailles anglaises. Soixante navires ennemis mouillent dans la rade (juillet 1522) et profitent de l'absence de la noblesse pour mettre la ville à sac. En dépit du mauvais sort fait aux trainards, la protection de la baie par un fort de mer apparaît comme une nécessité. Le neveu de Coatanlem, Nicolas, fait fonction d'intendant pour le corsaire, et participe à d'importants armements en Bretagne. En 1500, il assume le coûteux honneur d'armer la *Marie-la Cordelière*, construite et lancée à Morlaix (1495-1498), soit la plus grande caraque bretonne. Il nolise en plus, pour 15 000 écus d'or, des barques pour accompagner la *Grand Nef de Morlaix*, confiée à Jacques Guybé dans une croisade contre les Turcs. Le même navire, quatorze ans plus tard, disparaît sous les ordres de Hervé de Portzmoguer à qui il avait été confié à Morlaix par la duchesse Anne (1505). Le XVIe siècle est particulièrement troublé pour Morlaix qui adhère à la Ligue, mais confirme son statut de havre important. Avec le XVIIe siècle, certains marins jacobites, débarqués dans le port, prennent part à la guerre de la Ligue d'Augsbourg, comme J. Jordan ou P. Lincoln ou Thomas Foranby, capitaine du *Chesne Royal* de Morlaix.

Les négociants locaux arment en course au cours des différents conflits, mais de manière modeste : quatre-vingt-quinze armements de 1691 à 1791, dont quatorze de 1690 à 1697, six de 1702 à 1713, douze de 1744 à 1748, sept de 1755 à 1763 et huit de 1778 à 1782.

Durant la guerre de la Ligue d'Augsbourg (1688-1697), le *Soleil* (140 tx et 18 canons) du seigneur de Marc, a commission en course du duc de Chaulnes (10 juillet 1692) et fait onze prises en deux courses. Le *Postillon* totalise huit prises et deux rançons (1693). Le corsaire le plus important durant la guerre de Succession d'Espagne (1702-1713) est la frégate

la *Sainte-Anne* (33 canons et 2 pierriers), commandée par Nicolas Le Brignou. Elle rançonne pour 1 500 l-t le *Canary Board*, le 11 avril 1706 et l'*Annie-Wolf*, le 21 août. Les autres corsaires morlaisiens jaugent de 4 à 12 tx !

La guerre de Succession d'Autriche (1743-1748) voit Morlaix armer une douzaine de bâtiments dont neuf sont mis hors de combat. Leurs corsaires sont confiés à Nicolas Anthon, anobli par Louis XV, à Sioc'han de Kersabiec, Jean-Denis Derm ou André Héloury. La *Comtesse de la Marck* – 20 tx, 2 canons, 6 pierriers et 30 hommes –, équipée en guerre par Mathurin Cornic, commandée par Anthon, puis Héloury, également de Bréhat, territ douze prises et cinq rançons à Morlaix, dont le *Canard* de 200 tx. Mais l'équipage se mutine à Roscoff en 1747 devant la rude discipline de son capitaine. Les Morlaisiens auraient fait seize prises et onze rançons. Le conflit de Sept Ans (1755-1763) se traduit par sept armements corsaires morlaisiens dont trois ne font aucune prise. Seul le *Postillon* – 50 tx, 10 pierriers, 100 hommes – se signale à la fois par la prise de la *Concordia* et par la mésentente entre son lieutenant et son capitaine. Charles Cornic-Duchesne est devant l'Histoire l'illustration maritime de la ville au XVIIIe siècle. Pour la guerre d'Indépendance américaine, nous trouvons huit armements locaux, plutôt de petites unités – à l'exception d'un ancien corsaire dunkerquois. Les noms des capitaines Jean-Baptiste Hébert et Jean-Nicolas Anthon sur l'*Épervier*, le *Canadien* et la *Marquise-de-Castries* (ex-*Princesse Noire*) ressortent. Seules deux liquidations générales précisément connues nous apprennent que chacune des 26 actions de 1 000 l-t de l'*Épervier* a été remboursée 3 025, alors que le *Vainqueur* est déficitaire, entraînant son armateur devant les juges. Le conflit révolutionnaire puis l'Empire ne semblent avoir généré que dix-huit armements corsaires dans ce port. Tous sont armés avec un capital fait d'actions peu importantes souscrites par les négociants locaux en partie. Leurs navires sont généralement petits et mal équipés. Pour le *Sans-Culotte* de 30 tx, la mise-hors s'élève à 35 114 l-t (1793). L'armement est dirigé par Jean Diot, l'ancien commissionnaire de Torris. Il fait quatre prises en deux courses, puis est capturé. La liquidation du *Prince Jérôme* se solde en 1807 par une perte de 112 183 fr.

Morlaix s'est surtout illustrée comme base corsaire. Sa proximité des zones de capture limitant les risques de reprises par l'ennemi prend tout son intérêt pour les corsaires pratiquant la petite course entre Ouessant et les Sorlingues. En outre, Morlaix est idéale comme base avancée pour les corsaires opérant depuis les ports flamands, normands ou même de Saint-Malo. Les corsaires peuvent s'y ravitailler sous la protection du château, à l'abri des vents au fond de la vallée. De plus, le contrôle des équipages et du trafic par la Marine royale y est plus compliqué qu'à Brest et le risque de réquisition d'hommes limité. Pour cela Morlaix dispose d'un siège d'amirauté, l'amirauté dite *de Tréguier*, organisée lors de la guerre de la Ligue d'Augsbourg (1691). Les réseaux de relations des négociants morlaisiens leur permettent de jouer le rôle de commissionnaires pour représenter leurs collègues des autres ports auprès de l'amirauté, lors des enchères. Les imprimeurs locaux composent les avis imprimés qui décrivent les prises mises en vente aux bourgeois des villes voisines. Mais si quelques unités sont achetées par les négociants locaux, la bourgeoisie morlaisienne ne peut suffire. Les acquisitions sont faites par toute l'Europe : Joachim Darsel relève des négociants de Rotterdam, Amsterdam, Berlin, Cadix, Lisbonne ou Bilbao, mais également des autres régions de France. Les tabacs saisis sont versés à la manufacture. Le port connaît donc un net regain d'activités durant les guerres, d'une part avec des corsaires venant se prépositionner ou se ravitailler, d'autre part avec le retour de navires ennemis capturés sous équipage de prise. 480 navires corsaires de plus de 30 tx et environ 35 bâtiments du Roi fréquentent Morlaix entre 1691 et 1791. 150 de 1688 à 1697, 182 de 1702 à 1713, 60 durant la Succession d'Autriche, 48 à 60 durant celle de Sept Ans. Le point d'orgue de la fréquentation est la guerre d'Indé-

pendance où nous comptons 69 corsaires (dont 8 locaux), qui sont essentiellement dunkerquois (30), malouins (13), mais encore granvillais (5), brestois (4), bostoniens (2), flessinguois (2) ou bordelais, calaisien, du Cap-Français, de Salem ou de Zierikzee. Outre la part des marins dunkerquois comme Vanstabel ou des Malouins et Granvillais, cette guerre met en première ligne de nombreux Acadiens réfugiés dans la région de Morlaix. Surtout, elle voit le rôle des *smogglers* irlandais, Dowling, Macatter ou Ryan, et des *privateers* américains. Aussi l'essentiel des prises françaises y sont-elles terries : 203 prises de 1690 à 1697 et 627 au XVIIIe siècle. Patrick Villiers compte pour 319 les prises et rançons revenues dans le port entre 1712 et 1713. La guerre de Sept Ans voit 60 prises terries à Morlaix. Les chiffres deviennent considérables durant la guerre d'Indépendance américaine (1778-1783), qui, à elle seule, permet de compter 260 prises et 296 rançons, capturées par des navires corsaires, dunkerquois ou malouins aux trois quarts. Le montant total des rançons connues monterait à 2 743 230 l-t. Sont-elles toutes payées ? Il ne faut pas oublier que l'essentiel de ces fonds revient à des corsaires d'autres ports : 2 174 580 l-t à Dunkerque, 506 650 pour Morlaix. 77 ventes judiciaires sont alors effectuées à Morlaix : 65 produisent pour 838 730 l-t dont 69 700 pour *De Yonghe Wrow Maria Magdalena*. Les guerres de la Révolution et de l'Empire auraient vu une centaine de corsaires rejoindre Morlaix (1793-1814). Mais pour l'essentiel, ils sont malouins. J. Darsel estime les prises terries à Morlaix durant ce dernier conflit à 295.

Olivier Corre

☛ ANTHON, *BILBAO, BREST, CADIX, CALAIS,* CORNIC, DOWLING, DUCHESNE, DU PLESSIX, *DUNKERQUE,* HÉBERT, *LISBONNE,* MACATTER, PORTZMOGUER, RYAN, *SAINT-MALO,* VANSTABEL, VAUBAN

MOROS DE MINDANAO

Il s'agit d'un terme générique (Maures, en français) dont les Espagnols affublèrent diverses populations musulmanes (de fraîche date) du sud des Philippines, contre lesquelles ils eurent à combattre trois siècles durant, sur mer en particulier. Certaines d'entre elles se livrèrent de manière récurrente à des actes de piraterie – en tout cas ressentis comme tels par les populations majoritairement chrétiennes du reste de l'archipel, leurs victimes. Pour les Moros, l'esprit de lucre se mêle inextricablement à la volonté de résistance face à un pouvoir colonial souvent enclin à transcrire l'esprit de la *Reconquista* dans les mers du Sud.

Ces groupes variés – les principaux étant les Taosug (ou Tausug), les Maranao et les Maguindanao ; il y en a dix autres – parlent chacun leur langue (toutes sont cependant austronésiennes) et ne furent jamais politiquement unifiés. Cependant, ils résident tous dans la partie sud-ouest de la grande île de Mindanao et dans l'archipel de Sulu – entre les Philippines, Bornéo et Sulawesi (ou Célèbes). Certaines de leurs familles princières étaient apparentées aux sultans de Brunei – qui dominèrent tout le nord de Bornéo) – et de Manille (détrôné en 1571 par les Espagnols), d'où le sentiment de jouer le rôle de ligne de défense de l'islam insulindien, et la possibilité constante de s'appuyer sur les États musulmans plus méridionaux.

Le premier raid des Moros eut lieu en 1578 ; en 1599, 3 000 Maguindanao, sur cinquante navires, ravagent impunément l'archipel des Visayas, au centre des Philippines. C'est néanmoins au milieu du XVIIIe siècle que les attaques des Moros atteignent leur apex : elles peuvent rassembler des dizaines de navires et plusieurs milliers de guerriers. Des communautés entières sont non seulement pillées, mais décimées par les meurtres, et plus encore par les razzias d'esclaves (leurs descendants, souvent affranchis et islamisés, forment vers 1850 la majorité des habitants de Sulu) ; une île importante comme Mindoro s'en trouve presque entièrement dépeuplée. La menace atteint alors jusqu'à l'extrême nord de Luzon (Ilocos). Les populations côtières, terrorisées, se réfugient massivement vers les hauteurs ou l'intérieur des îles, poussant

les pirates à remonter les rivières. L'action des Moros se trouve facilitée par le désarmement et le regroupement (en *presidios*) des autochtones, imposé par le pouvoir espagnol. Quoique l'attaque de villes, surtout fortifiées, restât un événement rare, certaines sont assiégées, incendiées, voire définitivement rasées, comme Iguey, en 1636. Entre 1750 et 1757, la plupart des villes de deux districts du nord de Mindanao sont pillées et brûlées, plus de 4000 habitants emmenés comme captifs. Quant au fort de Tandag – nord-est de Mindanao –, en 1754, il est pris et dévasté, après plus de quatre mois de siège. Au même moment, Lubungan, au nord-ouest de la même île, est un peu plus fortuné : si la ville flamba, les défenseurs et habitants, retranchés dans un modeste fortin, réussirent à repousser les assauts jusqu'à l'arrivée de renforts. Les moins bien pourvus des *datu* (chefs) Moros s'en prennent à des populations minoritaires proches, peu organisées, souvent musulmanes elles-mêmes comme les Bajau (Badjao).

Les Espagnols, au départ très désarmés, construisent d'abord des forteresses proches des sanctuaires Moros (Zamboanga, 1635). Mais le coût en limite le nombre, dans une colonie des plus désargentées depuis le déclin de la route maritime Chine-Manille-Nouvelle-Espagne (« galion d'Acapulco »), au milieu du XVII[e] siècle. Zamboanga est même abandonné de 1662 à 1718 : il fallut presque tout reconstruire ensuite. D'autres forts protègent les principales cités des Visayas, au centre de l'archipel, plus loin du pays Moro. De petites unités navales – des galères surtout – leur sont associées. Plus nombreuses sont les tours de guet (certaines sont encore visibles), qui doivent au moins permettre aux habitants de fuir à temps vers l'intérieur des terres. Les Philippins sont aussi astreints à des corvées de bûcheronnage, à destination des chantiers navals – le plus important est celui de Cavite, près de Manille. Le plus efficace semble avoir été l'organisation des défenses locales, souvent sous l'impulsion de prêtres catholiques ; en 1754, un Jésuite devient même capitaine-général de la flotte. Des flottilles provinciales, aux équipages majoritairement autochtones, finissent par tenir tête aux Moros – comme à Cebu, désormais préservée – et se lancent dans des raids de représailles. En 1799, les Espagnols rétablissent l'autorisation du port d'armes. Avec l'arrivée de *steamers* modernes au service du pouvoir colonial, au milieu du XIX[e] siècle, la balance des forces tourne définitivement en faveur de ce dernier. En 1851, Jolo est prise d'assaut, et le sultan de Sulu contraint à un traité de soumission. Deux nouvelles expéditions (en 1876 et en 1887) sont cependant nécessaires à l'application de sa clause principale : le retrait de tout appui aux pirates. Et ce n'est qu'en 1895 que la zone du lac Lanao – bastion des Maranao – est conquise. Trois ans après, le pouvoir espagnol s'effondre…

Les Moros reprennent par intermittence la lutte contre le pouvoir colonial américain, puis contre la République des Philippines proclamée en 1946. Reprenant curieusement à leur compte la dénomination que Madrid leur avait imposée, ils se regroupent autour du *Moro National Liberation Front*, et plus récemment du *Moro Islamic Liberation Front*. Récupérant d'anciennes pratiques, un groupe très minoritaire, *Abu Sayyaf*, lié à Al Qaïda, a recours à la razzia d'otages lors d'audacieux raids maritimes, dont des touristes français ont été victimes.

Jean-Louis Margolin

☛ *MER DE SULU*

MORRIS JOHN (?-1675)

En novembre 1662, commandant le *Virgin Queen*, il reçoit à Port Royal, en Jamaïque sa première commission pour prendre sur les Espagnols, avant de participer, en avril suivant, à la prise de Campêche sous sous les ordres de Christopher Myngs. En octobre 1663, étant de nouveau en mer, il fait quelques petites prises espagnoles à la côte sud de Cuba. En janvier 1664, entre la Jamaïque et Saint-Domingue, il arraisonne un petit bâtiment anglais sous prétexte que celui-ci voyageait avec un passeport

néerlandais et des marchandises pour ravitailler les Espagnols de Cuba, que la Cour de l'amirauté de la Jamaïque juge toutefois de mauvaise prise. Il s'associe ensuite avec les capitaines David Martin et Jacob Fackman avec lesquels il gagne la baie de Campêche, cette fois sous commission portugaise. En février 1665, ils y pillent Villahermosa sur la rivière Tabasco avec un butin de 50 000 pièces de huit, sans compter les esclaves et les munitions, puis ils se retirent aux Honduras avant de mettre à sac, en juin, la ville de Granada, sur le lac de Nicaragua, avec un larcin sans doute plus considérable encore. Au retour de cette expédition, Morris joint la flotte de Mansfield, en juin 1666, apportant à la Jamaïque la nouvelle de leur échec au Costa Rica et de leur victoire à l'île Santa Catalina. Fin 1667, il se range sous les ordres de Henry Morgan, qu'il accompagne dans ses expéditions à Puerto Belo (1668) et Maracaïbo (1669). En octobre 1670, commandant la barque *Dolphin*, il se signale en capturant et tuant Manuel Rivero Pardal, un flibustier au service de l'Espagne. En février 1671, il commande en second l'avant-garde de Morgan lors de la bataille de Panama. Après cette entreprise, il abandonne son navire aux Caïmans et s'embarque sur le *Lilly*, échoué là par un autre capitaine de la flotte de Morgan. À son retour à la Jamaïque, il reçoit du gouverneur adjoint James Modyford la co-propriété de cette frégate, puis il repart en course au sud de Cuba où il capture une pirogue espagnole. Mais à la côte de Saint-Domingue, il refuse de suivre ses hommes qui veulent attaquer un bâtiment anglais. À son arrivée à Port Royal, il est arrêté et jugé pour piraterie, mais le nouveau gouverneur Thomas Lynch lui pardonne, lui rend le *Lilly* et le prend à son service. En février 1672, il appareille avec ordre de donner la chasse aux pirates et de conduire à Campêche deux émissaires de Lynch, chargés de négocier la libération de prisonniers anglais avec les autorités espagnoles. Ce voyage se termine mal, car il échoue le *Lilly* dans la lagune de Terminos et doit rentrer à la Jamaïque par ses propres moyens. Il n'en conserve pas moins l'estime de Lynch qui lui confie en 1674 la mission de capturer le nommé Jones, un pirate anglais réfugié chez les Français de Saint-Domingue – mais il échoue à le trouver. Cependant, en juillet 1675, au retour de son ancien chef Morgan comme lieutenant-gouverneur, et avec l'appui de celui-ci, il joint la flotte du sieur de Cussy, l'un des adjoints du gouverneur de Saint-Domingue Ogeron de la Bouère, venu recruter des flibustiers à la Jamaïque pour aller délivrer les Français qui y sont détenus depuis le naufrage du vaisseau l'*Écueil* qui devait participer à l'attaque de Curaçao, deux années auparavant. Morris s'embarque en compagnie d'autres capitaines (Rogers, Springer et Griffin). Dans une lettre adressée à Henry Morgan, Nepveu de Pouancey affirmait qu'il restait 30 Anglais captifs dont certains depuis sept ans. Le gouverneur Alonso de Campo y Espinosa dit avoir trouvé à son entrée en fonction quelque 60 prisonniers français de l'*Écueil*, mais les deux tiers avaient alors quitté l'île. Morris meurt dans cette opération de vengeance sous commission française.

Raynald Laprise

☛ Flibustiers, Jones, *Lagune de Triste,* Lynch, Mansfield, Modyford, Morgan, Myngs, Nepveu de Pouancey, Ogeron de la Bouère, *Port Royal,* Rogers, Tarin de Cussy

Moucheron Balthasar de
(1552-v. 1630)

Balthasar de Moucheron est un célèbre marchand et commerçant hollandais de la seconde moitié du XVI[e] siècle. Il est le fils de Pierre (1508-1567) et d'Isabeau de Gerbier (1518-1569). Les origines de la famille de Moucheron divergent selon les auteurs, car Pierre est né à Roussy-le-Farcq dans l'Eure près de Verneuil mais on ne trouve pas ce toponyme actuellement; et les archives de la ville d'Anvers indiquent qu'il serait originaire de la paroisse de Boissy près de Chartres. Deux autres indices tendent aussi à renforcer cette origine normande. En

1565, Jean Bontemps, capitaine de deux bâtiments, la *Levrette* et le *Dragon*, armés à Rouen par les marchands Paviot et Moucheron, saccage la ville espagnole du Rio de la Hacha. De même, il semble que lorsqu'il s'enfuit en France, Balthasar forme en 1609 une compagnie à Dieppe qui effectue des opérations commerciales avec l'Afrique. D'autres historiens évoquent une noblesse bretonne faisant descendre la famille des Boulay ou Bouley de Moucheron. La présence dans l'entourage de la famille d'autres Bretons comme François le Fort de Vitré irait dans ce sens. Mais les De Moucheron sont aussi liés avec des marchands normands tel Jeronimo Andrea (qui a été à Séville et à Rouen dans les années 1580, et qui se marie avec une sœur de Balthasar), ou flamands tel Hubert Dragon de Lille, qui épouse une autre sœur. Quoi qu'il en soit, le père, Pierre de Moucheron, s'installe de 1530 à 1545 à Middlebourg. Il travaille pour Antoine de Gerbier dont il épouse la fille Isabeau en 1533. Il quitte cette ville pour Anvers où naît Balthasar, en 1552. Au Rijksmuseum d'Amsterdam, un tableau représente en 1563 l'ensemble de la famille de Pierre de Moucheron et d'Isabeau de Gerbier, entourés de leurs dix-huit enfants. Pierre dispose d'une maison qui fait du commerce avec la France, l'Angleterre et l'Espagne. À sa mort, ses enfants sont encore mineurs et ce sont ses gendres qui gèrent la succession : Allart de la Dale et François le Fort.

Balthasar de Moucheron est colonel de la milice d'Anvers. La campagne de reconquête menée par Alexandre Farnèse depuis 1584 aboutit à la capitulation de la ville le 17 août 1585. L'un des signataires de l'acte n'est autre que Balthasar de Moucheron qui quitte alors Anvers, comme beaucoup de compatriotes, pour s'installer à Middlebourg, puis à Veere, à partir de 1597. Il laisse à son frère Pieter sa maison de Middlebourg. Très peu d'indice subsistent sur les premières activités commerciales de Balthasar de Moucheron. A-t-il repris les affaires de son père ? A-t-il débuté auprès d'autres négociants proches comme cela se pratiquait ? Cet ambitieux négociant conçoit des projets d'envergure qui l'amènent à s'intéresser à différents circuits au long cours, les marchés asiatiques semblant être le but le plus recherché. Le premier document certain est l'achat d'un bateau en 1582, avec son beau-frère Allart de la Dale, auprès de deux marchands d'Enkhuizen qui trafiquent avec la Russie. En 1583, il fait partie d'un groupe de marchands d'Anvers qui se propose de former une compagnie de commerce vers les Indes occidentales. En 1584, il achète aussi à deux marchands de Flessingue les deux tiers de leurs parts dans un navire de 30 lasts. Balthasar de Moucheron est en relation à cette époque avec Gillis Hooftman et Olivier Brunel qui seront ses partenaires dans sa première expédition de découverte du passage vers le Nord-Est en 1584, devant permettre d'atteindre la Chine. De Middlebourg, Balthasar de Moucheron est le promoteur des deux autres expéditions vers l'Arctique et la recherche de ce passage en 1594 et 1595. Ces expéditions voient intervenir à un moment ou un autre des personnages comme Petrus Plancius, un géographe, théologien et mathématicien, mais aussi des marins comme Jan Huygen van Linschoten et Willem Barendsz, ou des politiciens comme le Prince Maurice ou Oldenbarnevelt. Cependant, Moucheron ne participe pas à l'expédition de 1596 sous Barendsz et Heemskerck. Il est l'un des principaux commerçants hollandais armant à destination de la mer Blanche vers Archangelsk et Moscou. Ce commerce se compose de pelleteries diverses, notamment contre des produits fabriqués en Europe occidentale, auxquelles s'ajoutent le produit de la pêche, avec pour prédilection celui de la baleine. Melchior de Moucheron, l'un des frères de Balthasar, arrive en Russie avec l'expédition de 1584. Il travaille non seulement pour la compagnie familiale mais aussi pour la compagnie française d'Arkhangelsk. Dans cette compagnie, on trouve les familles Parent, La Bistrade ou Renel qui sont aussi impliquées dans le commerce vers le Brésil et Terre-Neuve et qui ont des relations avec Anvers. C'est grâce à Melchior que

les marchandises russes arrivent en France, d'où l'intervention du roi Henri IV en 1595 auprès du tsar de Russie afin qu'il renouvelle les droits commerciaux de Melchior de Moucheron. Ce dernier quitte Moscou en 1598 pour Koënigsberg, où il continue le commerce avec son autre frère François (v. 1557-1610), qui vit à La Rochelle où il s'est marié avec Sarah Martin aux alentours de 1604. En 1597, il fait construire avec d'autres Flamands de la cité, Pieter Jansen Host, Gédéon de La Planche, Gérard de van Lo et François Lallemant, l'*Ange Gabriel* à Flessingue, envoyé vers l'île Margarita dans les Antilles. Le navire ne revient pas.

La guerre que mènent les Provinces-Unies contre l'Espagne s'éternise. Il devient nécessaire de protéger la marine marchande sous forme de convois escortés par des navires armés jusqu'à l'estuaire de la Seine. La mer du Nord et la Manche grouillent alors de pirates et de corsaires de toutes nations. En 1590, le fils aîné de Martin Frobisher capture un navire zélandais appartenant à un certain de Moucheron (sans doute Balthasar), qui en obtient la libération. Ce dernier forme avec 24 autres marchands un consulat ou collège de consuls afin de faciliter le commerce maritime. Il est soutenu par Pierre Le Moyne, son neveu, Paul Chouart seigneur de Buzanval, Jacob Valcke le trésorier général de Zélande ou Simon Jaspersz Parduyn, l'un des plus gros marchands de la province. Cette initiative entraîne la création d'une autre compagnie autour du maire de la ville de Middlebourg, Adriaen Hendriksz Ten Haeff. Dans le même temps, l'Asie demeure un objectif pour les Néerlandais. Les voyages vers le Nord-Est (Barendsz) ou le Nord-Ouest (Hudson) ont échoué. La route passant par Moscou est aléatoire.

Reste la route africaine, celle des Portugais, qui nécessite de disposer d'escales de rafraîchissement. Balthasar de Moucheron est parmi les premiers à comprendre l'intérêt de disposer d'un comptoir en Afrique, pensant d'abord à la Sénégambie. Durant l'été 1596, il arme fortement deux navires sous Karel Hulscher afin de s'emparer de Sao Jorge d'Elmina. Cette expédition est un échec : presque tous les hommes sont tués sauf quelques-uns, comme son neveu Cornelis de Moucheron. Balthasar obtient des États Généraux cinq navires pour capturer l'île de Principe dans le golfe de Guinée. Il se charge de l'avitaillement et du salaire des 500 hommes que doit compter la flotte. L'escadre dirigée par Julius Cleerhagen quitte le pays le 25 mars 1598. Arrivée sur la zone en août 1598, elle obtient une reddition sans combattre. Mais le succès est de courte durée. En novembre 1598, une force portugaise reprend l'île. En mars 1599, les États Généraux et le prince Maurice de Nassau passent une convention avec plusieurs marchands, dont Pieter van der Haghen de Rotterdam et Balthasar Moucheron, afin d'armer en commun onze navires qui se joignent à la flotte de l'Amiral Pieter van der Does. En contrepartie de la prise de l'île de Saô Tomé, ces marchands pourront installer leurs comptoirs. Si cette expédition est un échec financier, Balthasar continue d'armer quelques navires entre 1600 et 1603 à destination de la côte de Guinée.

En dehors de ces affaires africaines, Balthasar de Moucheron arme à destination des Indes occidentales et orientales ; ces expéditions formant un tout commercial. Comme beaucoup d'autres armateurs, il réclame des commissions en course ou en représailles. L'historien Ivo Van Loo parle de « course commerciale ». Balthasar participe à la ruée néerlandaise vers les Amériques et entre 1595 et 1600 plusieurs navires sont expédiés en direction des Antilles, vers le Venezuela actuel ou le Brésil. En dehors des produits coloniaux, les Néerlandais sont à la recherche de sel, ce dont ils s'acquitteront avec succès en mettant la main sur la saline de Punta de Araya. En 1595, Balthasar de Moucheron y expédie un navire sous le commandement de Gilles van Doornhoven et deux autres armés avec Adriaen Hendriksz ten Haeff en 1596. L'expédition de Gilles van Doornhoven junior fera d'ailleurs l'objet d'un litige dans lequel interviendra Hugo de

Groot. Gilles van Doornhoven est capitaine du *Zwemmende Leeuw* (Le *Lion Nageant*). Les armateurs sont Balthasar de Moucheron, Pierre Le Moisne, Cornelis Meunix, Simon Parduyn, Johan Boreel, Jacob Valcke et les deux maires de Veere. Au cours du mois de juin 1595, les Néerlandais font de l'interlope avec les colons espagnols de Cumana. Walter Raleigh qui se dirige vers cette zone croise par deux fois les Zélandais. Il indique que le subrécargue n'est autre que Daniel de Moucheron, l'un des neveux de Balthasar, fils de Pierre le frère ainé. Non loin de La Havane, les Néerlandais croisent deux corsaires français qui chassaient un navire espagnol ; Doornhoven profite de l'occasion pour s'emparer du navire et le butin est partagé avec les Français. Une seconde barque est capturée. Le mauvais temps séparant les parties, la barque espagnole sera vendue à La Rochelle. Chaque homme d'équipage perçoit un butin de 180 pièces de huit ou 450 fl., ce qui est considérable. Lors du procès, Boreel indique que le revenu des plus gros investisseurs (Moucheron, Meunix et lui-même) avait atteint les 66 000 fl. et qu'un dividende de 12 % avait pu être versé. En mars 1597, Balthasar de Moucheron et Cornelis de Meunix préparent une expédition de pêche à destination de Terre-Neuve, ce qui doit se traduire par une campagne de course dans les Antilles. On sait qu'il arme d'autres navires par la suite mais sans trop de détail, du fait de sa fuite en 1603. Ainsi lorsque l'Armada de Barlovento capture, le 6 novembre 1605, dans la baie de Punta Araya, onze navires néerlandais, il y a parmi eux huit navires de Hoorn. Les trois autres corsaires sont dirigés par Daniel de Moucheron. Considéré comme un pirate, il est pendu au gibet.

S'agissant des Indes orientales, Balthasar arme, *via* une compagnie de commerce (la Veerse Compagnie), deux navires qui quittent Middlebourg le 25 mars 1598 et reviennent le 8 août 1600. Ce sont le *Leeuw* et la *Leeuwin* sous le commandement de Cornelis et Frederik Houtman. On connaît le détail de cette expédition grâce au journal du pilote John Davis et à la lettre du trésorier français Guyon Lefort (capitaine dans l'expédition de Spielbergen en 1601). Elle se solde par la mort de plus de 60 Hollandais dont Cornelis Houtman et la perte du navire le Leeuwin capturé par les habitants d'Aceh. Les Néerlandais se sont emparés aussi de plusieurs navires et barques asiatiques. À la fin de l'année 1599, Moucheron arme trois ou quatre navires dont il donne le commandement à Joris van Spielbergen ou Spilbergen (1568-v.1620). Il revient en août 1600 avec un navire espagnol, la *Nuestra Senora del Rosario*, pris au large de Madère. Le tabac, les peaux et les autres produits coloniaux sont immédiatement vendus par Balthasar De Moucheron. L'amirauté, apprenant cette opération, mène une enquête mais elle découvre alors que parmi les participants se trouve le prince Maurice de Nassau. Elle préfère ne réclamer aux armateurs que le tiers de la vente. À ce moment est créée la *VOC*. Moucheron participe à la formation de cette compagnie dont il devient l'un des 76 administrateurs. Mais il quitte bientôt son siège dans la chambre de Zélande car il défend la liberté de commercer avec l'Afrique et s'oppose à un monopole totale de la *VOC* sur ce continent. Les échecs à répétition des différentes expéditions obèrent les finances de Balthasar de Moucheron. Le 20 novembre 1600, ses partenaires dans la Veerse Compagnie rejoignent la compagnie de commerce rivale formée par Ter Haeff, le maire de Middlebourg, pour former la *Eeuwse Verenigde Compagnie* qui sera intégrée ensuite à la *VOC*. Cette rivalité n'est pas seulement commerciale mais aussi politique entre deux villes. Seuls Simon Parduyn, Pieter van Hecke et Pierre le Moyne restent fidèles à Balthasar de Moucheron qui poursuit ses armements. Joris van Spilbergen entame une nouvelle campagne qui le mène aux Indes orientales, le 5 mai 1601, à la tête de trois navires (*Schaep*, *Ram* et *Lam*). En juin 1601, au large des îles du Cap-Vert, il capture une caraque portugaise qu'il rançonne. En août 1602, devant les côtes du Sri Lanka, il s'empare de trois autres navires portugais puis devant Aceh, capture

une caraque portugaise avec un navire anglais. Il faudra huit jours pour décharger les marchandises du navire. Van Spielbergen met six mois à revendre ces produits pour pouvoir ensuite acheter du poivre à Bantam. Il faut des reins solides pour attendre pendant plusieurs années un retour sur investissement. D'autres armements n'apportent que peu de bénéfices et entraînent d'énormes coûts en procès. Lorsque van Spilbergen revient à Veere, Moucheron a quitté le pays laissant une énorme dette. Néanmoins, une partie des pierres précieuses qui valent plus de 100 000 fl. est remise à son épouse. Van Spielbergen restera dans l'histoire maritime néerlandaise comme étant le vice-Amiral de Jacob van Heemskerck à la bataille de Gibraltar en 1607, mais aussi pour avoir réalisé un voyage de circumnavigation entre 1614-1617 pour la *VOC*.

Quant à Balthasar, ses biens sont saisis et, en 1605, sa maison devient la propriété de la ville. Réfugié en France, il profite de ses relations familiales et commerciales, ainsi que de l'engouement du roi Henri IV pour le commerce colonial. En effet, celui-ci a en tête de fonder une compagnie afin de négocier avec les Indes, comme les Anglais et les Néerlandais. Des discussions sont entamées avec des marchands hollandais comme Pieter Lyntgens et Balthasar De Moucheron vers 1607. Mais ces tractations n'aboutissent pas. En 1609, Balthasar De Moucheron se trouve à Paris avec Joris van Spilbergen et Isaac Le Maire : le Roi souhaite toujours former une compagnie. C'est un nouvel échec dû à l'opposition de la *VOC*, soutenue par les États Généraux, à la méfiance des Français à l'égard d'Isaac Le Maire et à l'assassinat en 1610 de Henri IV. Balthasar de Moucheron lui-même a un rôle ambigu dans ces négociations. Quels accords le lient encore à la *VOC* ? Il meurt en France vers 1630 sans que l'on sache précisément la date ou le lieu. Il s'était marié deux fois : avec Jacqueline de La Croix puis, en 1591, à Delft avec Elysabeth Berwoudts van Crompvliet, ayant des enfants des deux mariages. Elysabeth Berwouds n'accompagne pas son époux en France et retourne chez elle à Delft.

Roberto Barazzutti

☛ DOES, GROOT, HOORN, *MIDDLEBOURG*, *VOC*

MOULAC VINCENT-MARIE
(22 mars 1778, Lorient-5 avril 1836, Callas)

Vincent-Marie est le fils d'un commis au greffe du tribunal. À partir de juillet 1790, il navigue en tant que volontaire au commerce et effectue deux voyages à l'Île de France. Pilotin sur le *Thémistocle* en août 1792, il prend part à l'expédition de Sardaigne. Timonier sur l'*Orion* en juin 1793, puis aspirant sur la *Bellone* en mars 1794, il est fait prisonnier lors de la capture de cette frégate deux mois plus tard. Libéré, il est embarqué en mai 1796 sur le corsaire *Morgant* et il est encore pris le 6 juin suivant. Libéré de nouveau en avril 1799, il participe à des escortes de convois. Il retrouve la navigation commerciale après la publication de la paix d'Amiens, étant second de l'*Aurore* pour Saint-Domingue en 1802, puis sur le même bâtiment pour l'Île de France.

Présent à Port-Louis lors de l'annonce de la reprise des hostilités, il embarque en avril 1804 sur le corsaire *Frères Unis*, puis en septembre 1805 sur la *Caroline*, de 14 canons, commandée par Nicolas Surcouf. Il rentre en février 1806, avec la prise du *Robuste,* et repart peu après, second de l'*Émilien*, de 12 canons, sous le capitaine Peyre, mais il est capturé au voisinage de Madras dès le début de la campagne. Échangé et revenu à l'Île de France en 1807, il est lieutenant sur la corvette *Revenant* sous Robert Surcouf, puis, lorsque celui-ci tombe malade, sous Potier, avec lequel il s'empare du vaisseau portugais *Conceiçao* de 1 500 tx, très richement chargé. Lorsque le *Revenant* est acheté par l'État et devient l'*Iéna*, Moulac y est embarqué avec le grade d'enseigne de vaisseau provisoire, sous le commandement de Morice. Il participe, le 11 octobre 1808, à un combat sanglant contre la

frégate anglaise *Modeste*, à l'issue duquel il est fait prisonnier. À nouveau échangé et rentré à l'Île de France en décembre 1809, il est embarqué en février 1810, sur la *Minerve*, commandée par le capitaine Bouvet, qui prend deux vaisseaux de la Compagnie des Indes, le *Ceylan* et le *Windham*, au large des Comores, puis il participe au combat du Grand Port, durant lequel il est blessé. Après la reddition de la colonie, il épouse, le 23 janvier 1811, la fille du corsaire Le Même, et rentre avec elle en France. Enseigne de vaisseau depuis décembre 1810, lieutenant de vaisseau en mai 1812, il passe en décembre 1813 sur la *Clorinde*, de 44 canons, commandée par Bouvet, pour une croisière sur la côte occidentale de l'Afrique, au cours de laquelle il fait douze prises, puis est capturé au cours d'un combat le 27 février 1814. Prisonnier – pour la sixième fois ! – il est libéré lors du retour de la paix.

Il est embarqué en janvier 1817 sur la *Bayadère*, commandée par Roussin, en mission hydrographique sur le littoral de l'Afrique équatoriale, puis il reçoit en 1818 le commandement de la corvette l'*Écureuil* pour une campagne de chasse aux négriers clandestins sur la côte du Sénégal. Capitaine de frégate en août 1822, second de la *Flore* aux Antilles en 1823, aide-major à Brest en 1824, il commande en 1825 la station de Terre-Neuve à bord de la *Durance*. Commandant les équipages de ligne à Brest en 1827, il reçoit, en janvier 1828, le commandement de la *Diligente* au Levant. Capitaine de vaisseau en décembre 1828, il commande l'*Armide* en Méditerranée, puis en 1830 l'*Algésiras*, avec lequel il prend part à l'expédition de Lisbonne et au forcement des passes du Tage en 1831. Nommé en janvier 1835 commandant des forces françaises dans la mer du Sud, avec la *Flore*, il évacue les étrangers présents à Lima, menacés par une guerre civile, puis meurt en rade de Callao le 5 avril 1836. Son fils, Vincent-Alfred (1814-1876), est officier dans la marine de l'État.

Philippe Haudrère

☛ Bouvet de Maisonneuve, *Brest*, *Île de France*, Le Même, *Lisbonne*, Morice, Surcouf (Nicolas)

Moulston John (1752, Urbanna [Virginie] -1804)

John Moulston, originaire du comté du Middlesex en Virginie, épouse Elisabeth Marton, native de Douvres, où a lieu le mariage. Elle le suit en France lorsqu'il décide de soutenir les *Insurgents*. Elle décède à Dunkerque en 1787 après lui avoir donné un fils Henry Désiré Bernard, né à Dunkerque en 1786, qui se mariera en 1804 et recevra le commandement du cotre l'*Alcyon* la même année.

John Moulston se remarie à Dunkerque le 15 septembre 1789, avec Marie-Françoise Lequesne, native de Bayeux en Normandie, âgée de 19 ans, fille de Louis-Noël et de Marie-Jeanne Chuque. De ce second mariage, il aura deux garçons, l'un né en messidor an III (1794-1795) et le second le 24 avril 1801, Jean Henry Moulston, qui sera aspirant de marine à 21 ans.

John Moulston est nommé en juin 1780 commandant de la *Subtile*, de Dunkerque, 35 tx, 6 canons, 16 pierriers, 50 hommes, dont 20 Américains, avec comme second John Howlin et comme lieutenant Thomas Hogg, quatre maîtres de prise (qui ont pour fonction de prendre en charge les bâtiments qui seront pris), 26 matelots dont 7 Américains. Du 21 juin au 20 septembre 1780, John Moulston fait dix rançons. La liquidation générale se monte à 136 534 l-t mais elle est néanmoins en perte de 42 664 l-t. John Moulston repart en croisière du 6 octobre au 4 décembre 1780. Il fait une prise et deux rançons – dont le *Hasard* rançonné 100 guinées et le *Prince de Galles*, 1 300 guinées ; la liquidation générale est à nouveau en perte. Il repart en course le 16 décembre mais est capturé le 6 janvier 1781.

Libéré, John Moulston revient à Dunkerque où Coppens fils lui confie le 9 avril 1781 la *Victoire* de 150 tx, John Moulston réalise alors une brillante croisière avec onze prises et treize rançons. En novembre 1782, l'équipage porte plainte pour non-versement des parts de prises. Le 19 juin 1782, John Moulston prend le commandement de la *Sophie*, 100 tx, 14 canons, 111 hommes,

construite à Calais, par l'armateur Coppens fils. Le second est Dominque Seriano, le lieutenant se nomme F. Cardon et les trois maîtres de prise sont E. Dero, Ch. Duhamel et Joseph Webb. John Moulston fait six prises de juin au 28 juillet. La *Sophie*, 100 tx, est réarmée pour une deuxième campagne du 8 septembre au 20 novembre mais cette croisière rentre bredouille. L'armateur Coppens cesse alors d'armer en course. Au total, John Moulston a fait pour 1 397 890 l-t de prises et rançons. Grièvement blessé pendant la guerre d'Amérique, il est nommé lieutenant de frégate en même temps que cinq autres capitaines américains : Ripner, Négus, Fall, Kelly et Dowling.

En 1786, John Moulston, dénommé Jean Moulston car il a demandé la nationalité française, est nommé sous-lieutenant de vaisseau puis officier de port en 1787. Il est désigné en 1790 pour enquêter en Angleterre sur les *smogglers*. En 1791, à l'appel de Dumouriez est constituée à Dunkerque une division forte d'une corvette, l'*Ariel*, de trois avisos et de deux chaloupes canonnières dont l'une est confiée à Jean Moulston. En 1792, il est nommé capitaine de vaisseau et commandant de la division de l'Escaut. Jean Moulston s'illustre dans la défense d'Anvers dont il ne peut empêcher la prise mais le 10 avril 1793, le ministre Monge assure qu'il a droit « *à la reconnaissance et à l'estime de la République* ». Cependant, en frimaire an II (1793-1794), Jean Moulston est arrêté comme suspect avec des armateurs dunkerquois dont Taverne, Coppens et Gamba, et détenu à Arras. Il est remis en liberté en Vendémiaire an III (1794-1795) et assiste libre à la naissance de son deuxième fils Louis Charles Auguste né le 24 messidor an III (1794-1795). Jean Moulston reçoit ensuite le commandement de la *Tribune* puis en 1801, il commande le corsaire la *Société* de 80 t et 36 hommes. Jean Moulston est nommé en 1802 chef de division de marine à la côte d'Afrique où il meurt en 1804.

Patrick Villiers

☛ *CALAIS*, COPPENS, *DUNKERQUE*, DOWLING, FALL, KELLY, RIPNER

MOURDEILLE JEAN-FRANÇOIS DIT *MAIN COURTE* OU *EL MANCO* (20 janvier 1767, Marseille-1er décembre 1820, Saint-Thomas)

Jean-François Mourdeille permet de faire le portrait du corsaire « légionnaire de base », si l'on peut s'exprimer ainsi. Corsaire navigant en Méditerranée, il est nommé membre de la Légion d'honneur pour prendre rang, le 17 juillet 1804, au numéro 10374. Fils de Sauveur Mourdeille, capitaine au grand cabotage et de Marie-Lucie Cauvet, il embarque en décembre 1776 comme mousse au commerce sur le *Saint-Louis* commandé par son père. Cette première navigation ne dure que vingt-huit jours. Il réembarque ensuite de décembre 1780 à juin 1781 comme novice sur la *Nouvelle Vierge du Puy* – capitaine Callamand fils – pour le cabotage jusqu'à l'Espagne. Jean-François Mourdeille n'a encore que 13 ans. De juillet 1781 à mars 1782, il navigue en Méditerranée orientale, jusqu'à Saint-Jean d'Acre, sur l'*Aimable Marie* du capitaine André Cavaillon. Il ne reprend la mer qu'en décembre 1784 comme volontaire, à 18 l-t par mois, sur la *Bonne Julie* commandée par Pierre-Balthazar Haye, pour la Martinique, où il débarque à sa demande le 19 février 1785. Il en repart en décembre 1786 sur l'*Aimable* du capitaine Jean Boule pour l'Île de France et l'île Bourbon, et revient en mars 1788 à Marseille. Il demeure ensuite en Méditerranée de juillet 1788 à mars 1790 comme lieutenant payé à la part sur l'*Adélaïde* du capitaine Jean-Baptiste Ventre, puis comme second capitaine sur le *Paquebot du Commerce* qui fait la liaison Gênes-Marseille sous les ordres d'Antoine Barbaroux.

Jean-François Mourdeille poursuit sa carrière comme lieutenant à 70 l-t par mois sur la *Louise Antoinette* du capitaine François-Hippolyte Mordeille. Il appareille le 15 novembre 1790 pour l'Île de France mais, au retour, le navire est condamné pour vétusté à la Martinique, le 15 avril 1792. De retour à Marseille, il embarque comme lieutenant à la part, toujours avec François-Hippolyte Mourdeille sur le corsaire

La République Française, le 25 février 1793, pour faire la course contre les Espagnols. Toutefois, ces derniers capturent le corsaire le 1er avril suivant. Selon un récit de la *France maritime*, Hippolyte Mordeille, encore appelé « Main Courte ou *El Manco* », capitaine d'un brigantin marseillais armé en course et portant 22 pièces de huit, établit sa croisière au sud de la Sardaigne le 1er avril 1793. Il fait alors la rencontre d'une frégate espagnole, mais ignore que l'Espagne a déclaré la guerre à la France et doit se rendre. L'équipage est amené à Alicante et emprisonné dans la citadelle. Hippolyte Mordeille s'évade avec 20 de ses 130 hommes dont Jean-François Mourdeille, en sciant les barreaux puis en s'échappant au moyen de cordes tressées avec des draps. Les évadés gagnent à la nage une goélette ancrée à l'entrée du port dont ils s'emparent. Mordeille réussit à gagner Toulon, « portant en tête de mât les couleurs françaises au-dessus du pavillon espagnol renversé ».

Jean-François Mourdeille embarque alors sur la *Providence* (capitaine Laugier) du 28 septembre au 28 octobre 1793, puis reçoit son premier commandement : *La Vierge du bon Chemin*, le 29 octobre, mais seulement pour deux jours, le temps de conduire ce navire à bon port. Le 3 décembre, il embarque sur le *Républicain*, brick de la République commandé par le capitaine Charabot, sur lequel il navigue comme pilote côtier jusqu'au 1er juillet 1794. Trois jours plus tard, il pose son sac sur la frégate la *Boudeuse* commandée par le capitaine Charbonnier. Cette frégate était celle sur laquelle Bougainville avait accompli son tour du monde. Mourdeille y a alors la qualification d'enseigne auxiliaire. Il quitte ensuite la *Boudeuse* pour embarquer, le 15 août, sur la corvette la *Caroline* (commandant Saunier), sur laquelle il navigue jusqu'au 9 décembre suivant. Le 26 février 1795, Jean François Mourdeille reçoit le commandement du caboteur l'*Alerte* qu'il conserve jusqu'au 9 mai suivant comme capitaine à 250 l-t. Il redevient lieutenant pour naviguer quatorze jours sur le *Républicain* – capitaine François Marie Gouverne. Il obtient son premier commandement corsaire le 3 décembre 1797 avec le *Sans Façon* sur lequel il croise durant neuf mois, jusqu'au 19 septembre 1798, principalement le long des côtes d'Espagne, au large de l'Andalousie. Le mois suivant, il reprend la mer sur le *Républicain* là encore pour croiser le long des côtes d'Espagne, de Barcelone à Cadix. Ce choix est logique, les navires de commerce anglais comme les navires neutres transportant des marchandises pour le compte des Anglais passent par Gibraltar et font souvent escale à Minorque. Le Marseillais passe ensuite sur le corsaire l'*Espérance* avec lequel il navigue jusqu'au 12 septembre 1800. La date de désarmement de l'*Espérance* ne relève pas du hasard. Les Français et les Américains parviennent à un accord mettant fin à la *Quasi War* entre les deux nations le 9 vendémiaire an IX (1er octobre 1800) qui sera connu sous le nom de Convention de Mortefontaine. Mourdeille s'empare d'un des trente-quatre navires américains capturés en Méditerranée, le brick *Columbia* (capitaine Samuel Veacock), pris en avril 1800 dans le détroit de Gibraltar, conduit à Algésiras et jugé de bonne prise.

Mourdeille navigue ensuite au commerce comme capitaine du *Mozambique* de janvier à mai 1803, mais le navire est condamné pour vétusté. Avec la rupture de la paix d'Amiens, la course reprend. Le 7 juin, Castinat et Lunel de Marseille confient à Mourdeille la *Concorde*, armée de 6 canons. Mourdeille rentre à Marseille le 20 décembre 1803. Cette croisière aura été bredouille, néanmoins, il retrouve un commandement corsaire le 15 mars suivant avec le *Fougueux*, 10 canons et 60 hommes d'équipage, armé par Xavier Benet. Sorti de Marseille le 17 germinal an XII, il prend le *Saint-Joseph* le 1er Messidor (20 juillet). Le *Saint-Joseph* est jugé de bonne prise à Carthagène le 8 prairial an XIII (1804-1805). Mourdeille passe sur le corsaire l'*Étoile*, 10 canons et 62 hommes, avec le même armateur Xavier Benet. Au cours de cette campagne, commencée le 22 novembre 1805 et finie à Marseille le 21 avril 1806, il effectue une prise le lendemain de sa sortie,

chargée de morues et conduite à Mahon. Il repart sur l'*Étoile* le 6 décembre 1806 mais est capturé par les Anglais, le 27 décembre suivant au large du cap Pera, avec des dépêches pour les colonies. Mourdeille ne se rend qu'après un combat où quatre de ses hommes sont tués.

On le retrouve capitaine à 200 l-t par mois sur le caboteur l'*Éliza,* du 16 septembre au 22 octobre 1808, date à laquelle il est à nouveau capturé. Rapidement libéré, il commande le corsaire l'*Amiral Ganteaume*, avec la lettre de marque n° 731 en date du 20 février 1809. Il fait quatre prises – le *Swist*, le *Lillach*, le *Collingwood* et la *Vierge des Carmes* – qui sont conduites à bon port et vendues. Le 17 août 1809, il fait naufrage au large de Tunis, son équipage est sain et sauf. La valeur des prises ayant amplement compensé le coût de la course, il retrouve un commandement le 18 décembre 1809 avec le brick le *Dubourdieu* de Toulon, de 166 tx, 8 canons et 111 hommes, confié par un nouvel armateur: Isaac Thama de Marseille. Au cours de cette croisière, terminée à La Seyne le 22 mai 1810, il fait deux prises, le *Leed*, venant de Rio, chargé de denrées coloniales, et le *Loyalty*, de 350 tx et 10 canons, capturé à l'abordage le 29 décembre 1809, chargé d'indigo et conduit à Alger où il est jugé de bonne prise. Là encore, la croisière est bénéficiaire. Cependant, Isaac Thama vend le corsaire estimé 60 000 fr. à l'armateur toulonnais François Aguillon. Parti le 18 octobre 1811, sous le commandement de François Durand, il fera une prise mais sombrera le 26 janvier 1812.

Mourdeille reçoit le commandement d'une goélette corsaire appelée également le *Dubourdieu* du 15 juin au 7 septembre 1810. Après être resté sans commandement plus d'un an, il reprend la mer le 10 novembre 1811 sur le corsaire l'*Édouard*, beau chébeck de 180 tx, 2 canons, 4 caronades et monté par 130 hommes; l'armateur est de nouveau Isaac Thama et le bâtiment a une valeur de 130 000 fr. Cependant, l'*Édouard* est pris par les Anglais après seulement sept jours de campagne. La perte est totale pour les actionnaires. Libéré, Mourdeille retrouve cependant un dernier commandement corsaire le 16 décembre 1812: l'*Épervier*, goélette de 95 tx, 4 canons et 73 hommes, 10 tromblons, 36 fusils, 30 sabres, 20 haches. La valeur est estimée à 120 000 fr. L'armateur est Étienne Fermaud de Marseille. Cette fois, Mourdeille échappe aux croisières anglaises et rentre désarmer à Marseille le 1er avril 1813 mais sans aucune prise. Le 26 février 1817, il se fait inscrire sur les nouveaux registres de la Légion d'honneur. Il est alors domicilié au 4 de la rue Lancerie à Marseille et indique comme profession capitaine au long cours. Selon son acte de décès, il meurt en 1820 sur l'île danoise de Saint-Thomas.

Patrick Villiers

☛ *Alger*, *Barcelone*, *Cadix*, *Carthagène*, *Gênes*, *Île de France*, *Marseille*, Pavillons corsaires et pirates

MÚJICA Y BUTRÓN JUAN-ALONSO (?-1544)

Il descend d'une des plus grandes lignées d'armateurs biscayens, de propriétaires de forges et de forêts, et d'hommes de guerre de la péninsule ibérique au XVIe siècle. Juste avant sa mort, il dispose potentiellement d'une armée et d'une flotte. Outre la possession de deux navires, il projette d'en construire quatre supplémentaires. Il est par ailleurs propriétaire de vingt-cinq forges environ, lesquelles fournissent autour de 30 000 qx de fer l'an, c'est-à-dire à peu près 20 % de la production de la seigneurie, un des principaux producteurs européens. Ce fer entre non seulement dans la fabrication des bateaux mais aussi dans la confection des armes à feu. S'ajoutent à ces possessions de nombreuses forêts, gisements de charbon, maisons, corps de ferme, bétail, vignes, pommeraies, terres à blé qui sont mises à contribution pour l'avitaillement des flottes et l'alimentation des équipages. De plus, en tant que grand seigneur de Biscaye, il bénéficie du prestige de son lignage et d'un pouvoir de commandement naturel. L'Empereur a tout intérêt à faire appel à lui pour surveiller la construction et l'avitaillement des vaisseaux de guerre, lever

des soldats, avancer des fonds. Le souverain fait souvent appel à ces seigneurs locaux car ils ont la confiance des marins et des soldats ainsi que d'une importante clientèle qui leur permet d'effectuer rapidement les levées. Il en résulte une certaine cohésion des effectifs à l'heure de livrer bataille.

Ces hommes, leur patrimoine et leur potentiel militaire représentent un enjeu non seulement pour le monarque, qui cherche à s'attacher leurs services en les ménageant le plus possible, mais aussi pour les lignages les plus puissants de la Péninsule. Juan Alonso de Butrón y Mújica se marie avec la fille de l'*adelantado mayor* de Castille, chef militaire chargé au nom du Roi d'administrer les zones frontières. Son héritier épouse la fille du marquis d'Aguilar, membre du Conseil de Guerre, lieutenant-général et capitaine-général de Catalogne (1543-1553), d'une famille de fabricants d'armes et Grand d'Espagne. Les deux générations suivantes s'apparentent de nouveau aux marquis d'Aguilar et à d'influents secrétaires de Philippe II, Juan de Idiáquez étant le plus important d'entre eux.

Jean-Philippe Priotti

☛ Aguilar, Idiáquez

Mújica y Butrón Juan Alonso, (petit fils) (?-1592)

Petit-fils du précédent, dont il porte le même patronyme, Juan Alonso, né en Biscaye, joue tout comme son père et son aïeul, un rôle important depuis cette région dans la préparation des flottes et des armées pour lutter contre la course hollandaise et anglaise, notamment pour l'*Invincible armada*. Dès 1563, Juan Alonso devient le beau-frère de Juan de Idiáquez, lui-même issu d'une famille d'armateurs et de propriétaires de forges de Guipúzcoa. Ce mariage l'a certainement aidé à acquérir de l'entregent à la Cour où il a grandi, puisque ce mariage unit deux grands lignages de magnats de Biscaye et de Guipúzcoa, contrôlant un grand pouvoir militaire et naval. De même, en 1585, une proche parente de Juan de Idiáquez (devenu secrétaire, conseiller d'État et de Guerre et un des hommes les plus écoutés du monarque) se marie avec Juan Martínez de Recalde, armateur, officier royal et futur vice-Amiral de l'*Invincible*. C'est dire autrement que dans les années 1580, les Butrón y Mújica, les Idiáquez et les Recalde réussissent à intégrer le pouvoir militaire et économique en associant plusieurs lignages de *parientes mayores* de Biscaye et Guipúzcoa.

À ce groupe familial d'armateurs-secrétaires-chefs militaires il faut ajouter le marquis de Santa Cruz (ou Bazán), dont le lignage est d'origine navarraise. Pour le moment, il est difficile de savoir s'il a, à travers des membres de sa famille, des liens de sang avec les trois autres que nous venons d'évoquer. En revanche, le marquis a organisé et effectué la majorité de ses grandes campagnes militaires aux côtés des Martínez et López de Recalde, de membres des familles Idiáquez et Butrón y Mújica, et de leurs parents les marquis d'Aguilar, celles de Lépante, du Portugal et des Açores en particulier. C'est précisément la victoire des Açores qui donne l'opportunité à ces hommes, avec à leur tête Bazán et Idiáquez, de proposer et participer à l'organisation de l'*Invincible armada*.

Dès 1586, le projet reçoit l'appui d'Idiáquez qui gère les affaires de guerre et d'État à la Cour avec Cristóbal de Moura. On voit combien la date coïncide avec la culmination d'une politique d'alliances qui permet de porter le projet et de le rendre réalisable. Cependant, en 1588, le marquis meurt. Il est remplacé par le duc de Medina Sidonia. Ce dernier envoie plusieurs missives au Roi dont la première lui faisant part des doutes concernant sa capacité à diriger l'entreprise. Mais, en réalité, il y a des raisons plus graves au refus de Medina Sidonia, mit par écrit deux jours plus tard dans une lettre où il donne une appréciation sévère du projet, qu'il juge vicieux depuis le départ et dont il prédit l'échec. Mais cette missive est interceptée et retenue par les deux conseillers les plus proches du Roi : Juan de Idiáquez et Cristóbal de Moura. Ceux-ci, dans une lettre adressée au duc, réprimandent

durement Medina Sidonia, n'hésitant pas à user de pressions morales et religieuses, voire de chantage pur et simple. À la lumière de cet événement, on voit comment Idiáquez et son complice parviennent à manipuler l'information et à orienter la politique en fonction des intérêts du groupe auquel ils appartiennent. Outre leurs intérêts personnels, remettre en cause le projet signifie priver à la fois l'Espagne de la victoire et les armateurs, les officiers royaux, les capitaines de la flotte de leurs récompenses matérielles et symboliques.

Quoi qu'il en soit, dans les années 1585-1588, Juan de Idiáquez coordonne les préparatifs. En 1586, il demande à son beau-frère Juan Alonso la levée de 100 marins. L'année suivante, il s'agit de 1500 soldats qu'il doit recruter en Biscaye et en Cantabrie. En définitive, Juan Alonso parvient à recruter 2000 marins et soldats. Juan Alonso et l'autre grand seigneur de Biscaye, Diego de Avendaño, sont les gardiens de la frontière nord de la Péninsule. À eux deux, ils sont capables de mobiliser 10 000 hommes afin de défendre la côte basco-cantabrique contre d'éventuels agresseurs. Pour ces hommes de guerre, effectuer les levées, assurer leur transport par mer ainsi que celui des vivres et des armes, signifie une opportunité de renforcer leur pouvoir en Biscaye et de se valoriser auprès du Roi. En tant qu'intermédiaire entre le Roi, d'un côté, et les capitaines, équipages et troupes, de l'autre, Juan Alonso négocie les conditions du service militaire rendu. Au Roi, il démontre sa capacité de mobilisation des troupes, du matériel de guerre et des bateaux, et aux soldats et marins son pouvoir de négociation en fonction de leurs intérêts auprès du monarque.

Souvent, les impératifs locaux l'emportent, obligeant le Roi à faire machine arrière et à consentir à la requête de Juan Alonso, lequel s'exprime au nom des soldats et marins. Il est important d'insister sur ce point puisque, pour cette époque, on donne pour un fait acquis le monopole de la royauté sur l'usage de la force. Dans la réalité, pour être en mesure d'utiliser la force armée, elle est tributaire d'hommes de guerre comme Juan Alonso. Ainsi, Philippe II doit céder du terrain et lui donner les cinq mois de solde anticipée que le négociateur demandait pour les soldats. Le Roi lui octroie également des nominations en blanc pour les capitaines choisis par Juan Alonso. Pour ce dernier, cela suppose d'alimenter en argent et en titres tout un réseau de parents et de clients. De cette façon, il réaffirme son statut dans la Seigneurie, d'autant que, durant la période des préparatifs, il peut à discrétion décider l'embargo sur des navires provenant de l'étranger et acheter des pièces d'artillerie à des parents comme à des étrangers, obtenant des conditions avantageuses pour eux. En suivant la négociation entre le Roi et Juan Alonso au sujet des levées, on se rend compte du statut particulier de la Seigneurie. Philippe II regrette amèrement qu'en Biscaye les choses ne se fassent pas comme dans le royaume de Castille. Il annote sur ses courriers que jusqu'à l'embarquement des troupes on fasse les choses selon la coutume d'Espagne et par la suite comme Juan Alonso le préconise. En effet, ne percevant pas de salaire de la Couronne, Juan Alonso maintient une certaine indépendance et fait un usage immatériel de sa relation avec le Roi faite de prestations et de contre-prestations. Il devient un interlocuteur privilégié à chaque fois que le souverain a besoin des services militaires de la Seigneurie et profite d'un degré important d'autonomie qui n'est pas sans rapport avec celui de son territoire d'origine, la seigneurie de Biscaye – laquelle jouit de privilèges très étendus. D'ailleurs, on ne badine pas avec ces prérogatives militaires. L'année qui suit l'*Invincible*, Juan Alonso fait emprisonner un régidor et le procureur syndic de la Seigneurie pour avoir essayé d'enrôler des gens de mer sur la côte biscayenne et porte l'affaire devant la justice royale. Il meurt quelques années plus tard, en 1592. Comme ces entrepreneurs peuvent réaliser ce que les ministres royaux étaient incapables de faire, le recours constant à leurs services aboutit à l'octroi d'un titre : les Butrón y Mújica passent de seigneurs d'Aramayona au début du XVI[e] siècle à ducs

de Ciudad Real un siècle plus tard, après leur alliance avec les Idiáquez, et remplissent les fonctions de vice-roi et capitaine général de Navarre et de capitaine-général de la province de Guipúzcoa. Au début du XVIIe siècle, le duc de Ciudad Real délivre d'ailleurs des patentes de course aux Guipuzcoans et en 1642, il se trouve en Méditerranée à la tête d'une flotte de quarante bâtiments. On voit au travers de ces exemples combien l'image d'un roi castillan absolu prenant seul ses décisions, comme l'a présentée Geoffrey Parker pour Philippe II, par exemple, laisse de côté l'existence de ces lignages et groupes de pression auxquels ils participaient.

Jean-Philippe Priotti

☛ AGUILAR, BAZÁN, HENRI DE NAVARRE, MARTINEZ DE RECALDE, IDIÁQUEZ, PIETERSEN

MUNSTER (LE) AU XVIIe SIÈCLE

Il existe une différence entre la piraterie qui se pratique sur les côtes gaéliques de l'Irlande, à l'instar des îles de la côte ouest de l'Écosse, et la piraterie du Munster. Dans le premier cas, comme à l'époque de Grace O'Malley, il s'agit d'une piraterie côtière liée très souvent à des rivalités entre clans. Elle est menée par des galères qui utilisent la voile et les rames à la manière des Vikings: une trentaine de rames en tout avec trois hommes sur chaque banc. De quoi s'emparer de pêcheurs et autres petits bateaux. Ces galères peuvent former de véritables flottes, ainsi en 1585, l'expédition organisée par Macdonnell qui porte 24 unités avec 2000 hommes depuis l'île d'Antrim. La piraterie qui se développe à partir de 1604, globalement de Cork à Limerik, est de haute mer. Dans les années 1580, malgré les déprédations causées par des écumeurs des mers comme Clinton Atkinson (alias Smith) ou Thomas Walton (alias Purser), les pirates anglais reçoivent l'appui des populations locales. En 1521 déjà, le lieutenant de Henry VIII à Dublin insistait sur l'importance de l'Irlande comme base pirate, demandant une commission pour chasser les écumeurs des mers de leurs repaires. Sous Elizabeth, les côtes du Munster, de Cork à Limerick, offrent plus que jamais un refuge pour les pirates anglais. Ceux-ci savent pouvoir compter sur les ports de Tralee, contrôlée par le vice-président du Munster – voisin des Killigrew comme député de Liskeard au Parlement –, de Dingle ou de Bearhaven – Castletown Bere dans la baie de Bantry, dans la péninsule de Beara. La baie de Roaringwater, plus au sud, reste ouverte, commandée par Sir Finian O'Driscoll, agent de O'Sullivan Beare. Au château de Dunboy, non loin de Bearhaven, les O'Sullivan Beare tiennent table ouverte. On y rencontre les capitaines Lusingham, John Heidon et Corbet, les deux derniers étant accusés en 1565 d'avoir mené en Irlande un navire espagnol et sa cargaison. Lorsqu'il apparaît que la vente de marchandises comporte des risques en Cornouailles ou dans le Devon, les ports du sud-ouest de l'Irlande assurent toutes les garanties en matière de sûreté et de position de repli, principalement durant les deux premières décennies du règne. Par ailleurs, l'aspect sauvage, très découpé du Munster est l'endroit idéal pour ces hommes qui recrutent parmi les gens de mer, marins et pêcheurs, mais tout autant parmi les soldats. Les guerres contre l'Irlande voient s'accroître la soldatesque qui, une fois licenciée, n'a pas toujours de quoi s'en retourner. Nombre d'entre eux mendient dans les rues de Dublin. À partir de 1604 avec la paix, des marins se retrouvent par centaines, sans emploi, et constituent des recrues faciles.

Pour les leaders gaéliques de la région du Munster, il s'agit d'accueillir et de former des rebelles susceptibles de combattre l'Angleterre aux côtés de James Fitzmaurice, porteur de commissions espagnoles et françaises pour piller les navires anglais et huguenots. John Callice confirme les pressions exercées par O'Sullivan Beare dans une confession. Mais, comme le remarque David Mathew, l'objectif des pirates anglais et irlandais peut être différent dans la mesure où les capitaines irlandais,

moins bien organisés, sont souvent au service de l'Espagne, religion oblige. Les capitaines britanniques lorsqu'ils sont capturés, comme Callice, ont à cœur de démontrer leur loyauté à l'égard de la couronne anglaise. Il est vrai qu'il s'agit là d'un moyen d'obtenir quartier.

Le développement de la piraterie en Irlande, surtout après la paix de 1604 – traité de Londres – prend une ampleur inégalée : ce phénomène a pu aller jusqu'à 2 000 peut-être 3 000 hommes et 40 navires. Il est plus considérable encore que la piraterie qui succède au traité d'Utrecht en 1713, selon John C. Appleby. Certes, la piraterie se maintient en Angleterre, glisse même jusqu'aux Provinces-Unies, mais la trêve de douze ans, signée entre l'Espagne et les États Généraux en 1609, consacre la prédominance de l'Eire comme terre d'accueil des écumeurs des mers. Chose importante, tout comme à l'époque du *South West Country*, la piraterie ne peut survivre seule. Le renforcement de la politique de colonisation de l'île catholique par les colons anglais est déterminant s'agissant des fonds, des marchés d'écoulement et de l'apport en hommes. Appleby a étudié spécialement le cas de William Hull, originaire d'une famille de marchands du Devon. Colon en Irlande, il était devenu pirate à partir de 1602, commandant le *Talbot* de Topsham en Méditerranée aux côtés de John Ward. La capture d'un navire français le met en grande difficulté mais il finit par obtenir le pardon du nouveau roi Jacques Ier. Il revient à Leamcon, cette fois pour s'établir et s'enrichir. Sa collaboration avec ses anciens compères est telle qu'il est arrêté en mars 1610 sur ordre du vice-président du Munster Sir Richard Morrison mais l'homme, rusé, a déjà obtenu de Londres une commission l'autorisant à prendre contact avec les pirates. La garnison envoyée à Leamcon ne fait rien d'autre que recevoir des présents provenant de divers pillages. Hull est l'un des plus importants fournisseurs des pirates, en viande particulièrement. Les marchandises reçues en paiement complètent son fonds de commerce. Il investit enfin dans les pêcheries de pilchards – grandes sardines de la Manche – à la fin des années 1620, comme nombre de compatriotes. La terre et les pêcheries finiront par lui rapporter entre 1500 et 2000 £ par an. Si Sir William Hull, député du vice-Amiral du Munster, est directement intéressé dans ce négoce particulier, d'autres sont achetés par la pratique d'une politique de cadeaux. Les femmes jouent un rôle imminent au sein de cette organisation. La plupart des fournisseurs des pirates de Baltimore sont des femmes, filles, épouses ou veuves, qui les ravitaillent sous couvert qu'ils sont des pêcheurs. Beaucoup sont des épouses, comme celle de Thibaud Saxbridge, qui tient une maison close à Dublin avec ses sœurs et dont les activités à l'égard des pirates sont tenues secrètes. Certes, d'autres sont simplement des associées, mais nombre d'entre elles sont concernées par la prostitution – en témoigne le nombre croissant de tavernes et maisons sans licence à cette époque. Si la piraterie est souvent pour elles source de violence, elle peut aussi s'avérer rentable.

Le fait qu'en Irlande, le statut de 1536 de Henry VIII se rapportant à la piraterie ne soit appliqué par le Parlement de Dublin qu'en 1614, permet aux bandits d'échapper à la punition en en appelant au « bénéfice du clergé » ; ce qui revient à sauver sa vie en démontrant que l'on sait lire – en général le même psaume qu'il est loisible d'apprendre par cœur. Ainsi, en 1606, le capitaine Connello et 7 ou 8 de ses hommes utilisent ce biais après leur arrestation à Wexford. À l'abri des poursuites, par l'action de protecteur, par l'absence de législation répressive, l'organisation de ce que Clive M. Senior nomme *the confederation of Deep-Sea Pirates* est particulièrement bien structurée et facile d'accès. Le chemin qui conduit à la piraterie est une voie comme une autre. Seuls Richard Bishop et William Harvey sont d'anciens *Chiens de mer*, c'est-à-dire des corsaires du règne d'Elizabeth. La *Navy* voit certains de ses officiers devenir pirates, comme Thomas Sockwell, qui a participé à l'expédition de Cadix sous Essex. La piraterie est un débouché, un métier en second, une

reconversion. Sur 700 hommes dont le cas a été étudié entre 1603 et 1625, se trouvent des épiciers, des orfèvres, des volaillers et des paviers, jusqu'à un poète. Par rapport à la période antérieure, il y a donc un renouvellement du personnel. Henry Mainwaring, Amiral des pirates en 1614, ne prend la mer qu'en 1611 alors que James Harris, qui pille deux navires français en 1609, ne connaît la mer que depuis quatre ans. Autre caractéristique, la piraterie jacobite a perdu ses bases traditionnelles de Cornouailles et des Galles ; elle s'aventure peu dans la Manche préférant contourner l'Écosse pour atteindre la mer du Nord : en 1610, les capitaines Randel et Perkins sont capturés aux Orcades après un combat acharné et condamnés à la pendaison ainsi que leurs équipages à Leith. L'océan en entier devient une base d'opération. En 1614, dans les ports du Maroc, par exemple, mouillent trente navires pirates. L'obligation de gérer ce renouvellement permanent, qui se retrouvera dans la flibuste, est à l'origine de cette organisation interne définie par un code.

Un code existe donc, comme plus tard les Frères de la côte qui en seront les héritiers, une sorte de fraternité qui veut que les capitaines soient démocratiquement élus ainsi qu'une hiérarchie sans laquelle une flotte ne peut prendre la mer. Richard Bishop semble être le premier leader élu par tous, mais Thomas Sockwell, dès 1607, est nommé par ses hommes. Les marins peuvent servir sous plusieurs capitaines et être réquisitionnés temporairement en cas d'urgence, tout comme les prises et les marchandises peuvent changer de main, le tout donnant lieu à des opérations de crédit. Senior développe l'exemple du *Black Raven* (*Corbeau noir*), capturé par le capitaine Parker qui en vend les trois-quarts à Thomas Hussey, en devenant ainsi le capitaine. Hussey meurt au début de 1611 entouré des autres capitaines pirates dans sa cabine, testant en faveur de son lieutenant William Hughs. Un système de punition existe jusqu'à la condamnation à mort que l'équipage peut refuser. L'extension géographique oblige à trouver des bases éloignées. La plus au Sud est celle de Mamora au Maroc, à l'embouchure de la rivière Sebou, non loin de Salé. Safi, Mogador et, aux Canaries, Santa Cruz, sont également utilisées. Cependant, ces eaux ne sont pas fréquentées toute l'année. Au printemps, la mer étant plus calme, les garde-côtes patrouillent à nouveau obligeant à une migration vers les eaux irlandaises ; l'Eire, essentiellement le Munster entre le cap Clear et Mizen Head, est tout à la fois pépinière et entrepôt de la piraterie avec ses ports cachés, ses mouillages profonds, ses nombreuses îles protectrices, aux premières loges pour les atterrissages des marchands à cette latitude. Baltimore, Long Island et Sherlin Island ou Leamcon (saut du chien en gaélique) forment les principaux gîtes. Il va sans dire que la population paysanne ou vivant de la pêche connaît une véritable prospérité, liée aux réseaux de contrebande. À Leamcon, il est possible de caréner les navires et d'embarquer des vivres frais, profitant d'une économie essentiellement pastorale (vaches, moutons) et halieutique (poissons). D'ailleurs, beaucoup de pirates combinent la pêche et les déprédations selon la saison – le pilchard est pêché à l'automne et en hiver. Mais l'approvisionnement vient aussi d'Angleterre sur de petits bateaux, rapportant du sucre, du vin et des cuirs issus des liquidations. Un maître de navire impliqué dans ce type de trafic avoue avoir acheté des cuirs 4 shillings pièce et vouloir les revendre 30 à Venise.

Pour plus d'efficacité, le renseignement est primordial et les sources d'intelligence à travers tout le pays ne manquent pas. Les interceptions ont lieu au niveau des caps Saint-Vincent, Finisterre, Ushant ou Clear mais aussi aux Canaries, aux Açores ou à Madère. Après 1609, les vagabonds des mers deviennent plus aventureux. Le capitaine Saxbridge traverse l'Atlantique à la recherche de proies. Repoussés par les Espagnols, malades et affamés, les pirates font voile sur Terre-Neuve où Saxbridge est occis en abordant un navire français. Malgré cet échec, Terre-Neuve – Newfoundland – devient une zone de prédilection pour les pirates jacobites,

non pas que la capture de pêcheurs soit intéressante pour le butin, mais comment écouler le poisson ? Ce sont les navires, les vivres et les hommes qui sont recherchés. En 1612, Peter Easton en maraude sur le banc s'empare de navires pour une valeur de 20 000 £, forçant 500 pêcheurs anglais à se rallier à lui. En 1614, Henri Mainwaring demeure six mois sur place, le temps de prélever une taxe de 1/6e sur les navires anglais, d'autres suivront son exemple. Les prises ne sauraient être considérables, le bateau de pêche, le caboteur rapportent quelques centaines de livres sterling, le cargo de sucre, de bois de teinture ou de tabac quelques milliers, l'*East Indiamen* ou le galion d'une *flota* sont inattaquables. Ce sont les Espagnols qui souffrent le plus de cette prédation ; à tel point que l'ambassadeur de Philippe III en Angleterre parle en 1612 de dommages plus grands qu'avant 1604. Les navires français ne sont pas en reste. Les ports d'Olonne et de Saint-Gilles ont particulièrement souffert, déplorant la perte au moins d'une trentaine de navires entre 1606 et 1612. La Rochelle en perd 17 entre 1611 et 1612. Mais s'agissant de la prise de la *Sainte-Anne* de Saint-Gilles, capturée en doublant le cap Saint-Vincent, chargée d'argent et d'or, et du *Chasseur* du Havre revenant de Safi avec de l'orge et du coton, les Français prétendent à 86 000 £, le réquisitoire affiché sur les murs de l'amirauté ne totalise que 5 700 £ (15 fois moins) : qui exagère ?

La piraterie jacobite décline après 1615 sans disparaître, elle est dorénavant plus irritante que menaçante. Quelles sont les raisons ? Ancien Amiral des pirates, Richard Bishop se retire et fait bâtir une maison selon la mode anglaise à Schull, William Baugh fait de même à Inishannon. Si la retraite est une explication plausible quoique mineure dans l'étiolement de la piraterie, il faut écarter l'hypothèse de l'action de la *Navy.* En effet, cette dernière s'avère incapable d'intervenir : en témoigne le *Rainbow* de 38 canons envoyé à la poursuite de Peter Easton qui doit rentrer au plus vite, le pirate disposant de trois navires plus forts en canons. Les Hollandais, qui subissent également des pertes lourdes, reçoivent l'autorisation de patrouiller le long des côtes britanniques avec un peu plus de succès (cinq pirates capturés). L'amnistie décrétée par le Gouvernement a peut-être aussi joué un rôle dans cette disparition de la piraterie. Une douzaine d'équipages se rendent entre 1611 et 1612, sans compter les pardons individuels, ce qui n'empêche pas au final d'y retourner.

L'explication provient sans doute d'ailleurs. La piraterie ne serait que l'anarchie qui succède normalement à une guerre navale et qui finit tôt ou tard par se consumer d'elle-même. Si les commissions hollandaises ont retardé ce moment, la prise par les Espagnols de Mamora en 1614 porte un coup sérieux à ce dispositif. Privée de lieu d'hivernage, la confédération se disloque. Mainwaring obtient un pardon, d'autres se dirigent vers la Méditerranée servant le grand-duc de Toscane ou les Turcs, d'autres enfin prennent la route des *West Indies.* Plusieurs sont expédiés en Virginie : on compte sur leur valeur et leur expérience nautique pour conforter une colonie encore bien fragile. Mais la démonstration est faite que pour préserver son unité et déployer sa force, une telle société doit bénéficier d'infrastructures, de relais parmi les populations, de ne pas se couper du commerce et de disposer de bases sûres. La flibuste antillaise saura s'en rappeler à partir des Saintes dès 1623, Providence et la Tortue dès 1630. Retournement de situation, en 1631, des Barbaresques mènent un raid dévastateur sur Baltimore, emmenant plus d'une centaine de personnes en captivité.

Philippe Hrodej

☛ BARBARESQUES, *BALTIMORE, CADIX,* CALLICE, FLIBUSTIERS, *LA MAMORA, LA ROCHELLE, LA TORTUE, LONDRES,* MAINWARING, *PROVIDENCE ISLAND,* O'MALLEY, PARKER, *SALÉ, SOUTH WEST COUNTRY,* WARD

MURAD USTA : voir **MORATTO GENOVESE OSTA**

Myngs Christopher (22 novembre 1625, Salthouse-1666, Londres)

Originaire du Norfolk, Christopher Myngs est le fils de John, cordonnier, et de Katherine Parr. Contrairement à ses affirmations ultérieures, où il fait figure de puritain en quête d'humilité, ses parents possèdent du bien dont il héritera. Il devient officier volontaire de la Marine royale en 1648, et obtient son premier commandement, après la guerre civile, dans la marine du Commonwealth. Il commande en second l'*Elizabeth* lorsque débute la Première guerre anglo-hollandaise. Chargé d'escorter des navires marchands en Méditerranée, il se distingue en août 1652 dans l'action dite de l'île d'Elbe, au cours de laquelle quatre vaisseaux britanniques combattent dix vaisseaux hollandais. Son capitaine étant tué sur la route du retour, il prend le commandement qu'il gardera durant les actions majeures de Katwijk et de Scheveningen. En octobre 1653, il rencontre un convoi batave devant Dieppe. Parvenant à éloigner les deux escorteurs, Myngs s'empare d'environ vingt marchands qu'il ramène dans les Downs. En octobre de l'année suivante, il reçoit le commandement du *Marston Moor*, de 44 canons, et rejoint la flotte de l'Amiral Penn.

Peu de temps après la conquête de la Jamaïque, Myngs appareille juillet 1655 pour l'Angleterre, ayant comme passager le général Venables, le commandant terrestre de l'expédition. Bientôt de retour à la Jamaïque, il participe, au sein de l'escadre de l'Amiral Goodson, à la prise de Rio de la Hacha en mai 1656. Le résultat est bien médiocre hors quatre canons, et la suite n'est guère mieux avec une croisière sans lendemain aux côtes de Cuba en quête de la flotte de la Nouvelle-Espagne. Myngs s'occupe alors du transport de 1 400 colons de Nevis jusqu'à la Jamaïque. En juillet 1657, il regagne l'Angleterre et revient aux Antilles au début de l'année suivante. Entre-temps, il se marie. En passant par la Barbade, il saisit six navires marchands néerlandais sous prétexte que ceux-ci trafiquent avec les colons barbadiens (un seul sera reconnu de bonne prise en 1659). À son retour à Cagway (le principal port de la Jamaïque), en mars 1658, le vaisseau *Marston Moor* est réquisitionné avec cinq autres bâtiments par le gouverneur d'Oyley pour une expédition contre les Espagnols qui ont débarqué à Rio Nuevo, à la côte nord de l'île. Les envahisseurs ayant été défaits (juillet 1658), Myngs, avec cinq navires, attaque Tolu et Santa Marta, deux cités portuaires de la côte de Terre-Ferme, très appauvries par de précédents raids – Santa Marta a déjà été pillée deux fois par Goodson. De retour à Cagway (décembre 1658), il en ressort bientôt avec plus de 300 hommes, toujours à bord du *Marston Moor* et avec deux autres bâtiments, pour une nouvelle croisière au cours de laquelle il pille Cumana, puis Puerto Caballo et Coro. À cette dernière place, il s'empare de vingt-deux sacs contenant chacun 400 l-t d'argent, le meilleur de son butin au cours de cette expédition – laquelle rapporte environ un demi-million de pièces de huit, soit 300 000 £. Malgré ce succès, Myngs est suspendu de son commandement par d'Oyley pour certaines irrégularités concernant le partage de ce butin ce dont il doit répondre en Angleterre (juin 1659). Le gouverneur l'accuse d'avoir laissé piller une prise estimée à 12 000 pesos, chose déjà reprochée avec les prises néerlandaises. Un fort différend oppose les deux hommes, à commencer par le fait que Myngs se considère comme le successeur légitime de d'Odley et de Goodson. À la Restauration, Myngs retourne à la Jamaïque, avec le nouveau gouverneur Windsor, commandant cette fois la frégate royale *Centurion*, de 46 canons, avec 146 hommes d'équipage. En octobre 1662, il reçoit de Windsor l'ordre d'attaquer Santiago de Cuba, dont il s'empare le même mois à la tête de onze bâtiments (en majorité des flibustiers) et de 1 300 hommes. Il s'agit de détruire une base qui peut servir aux Espagnols pour reconquérir la Jamaïque. Des navires et de l'équipement sont saisis. À son retour, et après le départ de Windsor, Myngs est assermenté comme membre du Conseil de la colonie. Dès janvier 1663, il reprend la mer,

appareillant de l'ancienne Cagway, devenue Port Royal, avec douze bâtiments flibustiers et 1 500 hommes. Le 19 février, il s'empare de San Francisco de Campêche. Les Espagnols estiment le butin réalisé à 150 000 pesos en valeur, mais le dommage infligé est cinq fois plus considérable. Étrangement, l'adjudication faite à la cour de l'amirauté ne produit que 1 350 £. Myngs, après un passage au Port Royal, retourne en Angleterre : il ne devait plus revoir les Antilles. En 1664, il est promu vice-Amiral de l'escadre blanche de la Royal Navy, sous les ordres du prince Rupert. À ce titre, sur le *Triumph*, il participe à la bataille navale de Lowestoft (juin 1665) contre la flotte des Provinces-Unies, à la suite de laquelle, blessé à la jambe, il est fait chevalier par le Roi. L'année suivante, il devient vice-Amiral de l'escadre bleue, commandée par le comte de Sandwich. Il commande ensuite le *Fairfax*, sur lequel il est fait vice-Amiral de l'escadre rouge. Lors de la bataille des Dunes – dite aussi bataille des Quatre jours – qui oppose une nouvelle fois les Anglais aux Néerlandais, il est blessé à la gorge, blessure dont il meurt quelques jours plus tard après avoir été ramené à Londres. Il passe pour avoir été très proche de ses hommes et très aimé d'eux et Samuel Pepys, qui assiste à son enterrement, parle de lui comme d'un homme vaillant, à la grande renommée, particulièrement aux Indes occidentales, « mort plutôt pauvre que riche ». Son fils Christopher sera officier dans la *Navy* puis commissionnaire à l'amirauté.

Raynald Laprise

☛ *BREST*, PENN, *ELBE*, FLIBUSTIERS, *PORT ROYAL*

N

Nagle Peter (?-1695)

Secrétaire de Jacques II, roi d'Angleterre en exil et chevalier de l'ordre du Bain, Peter Nagle est aussi titulaire d'une commission de capitaine de frégate légère du roi de France (1689). Pour lui permettre d'accroître son douaire, Louis XIV autorise Jacques II à délivrer à ses sujets des commissions pour armer en course et lui accorde le dixième de leurs prises, qui lui sera versé par les sièges particuliers de l'amirauté de France ; il perpétuera cette générosité même lorsque les bâtiments opéreront sous commission de l'Amiral de France. Jacques II désigne Thomas Stafford comme consul « à Brest et autres ports de Bretagne, receveur du dixième royal » et charge Jean Nieuport de recevoir les rôles de ces bâtiments.

En 1690, Jacques II délivre une commission à son « véritable et bien-aimé le sieur Forant, commandant en chef notre escadre française ou autre officier commandant en chef la dite escadre ». Seignelay aurait souhaité donner un commandement à Nagle, mais le duc Lauzun, commandant le corps expéditionnaire, et d'Amfreville, commandant la force navale chargée du débarquement en Irlande, demandent à le conserver auprès d'eux « parce qu'il connaît le pays et parle la langue ». Desclouzeaux, intendant de marine en Bretagne, propose qu'une fois le débarquement exécuté on lui donne l'*Opiniâtre* de 40 canons, proposition qui reste sans suite. Au désarmement de l'armée navale à la fin de l'été 1692, alors qu'aucun prêt n'a plus été accordé à Brest depuis la mort de Seignelay, le Roi offre six bâtiments à « des officiers de la marine pour armer en course pour leur propre compte » : l'*Éveillé* (vaisseau du 5e rang) est destiné à Nagle, qui le refuse, le trouvant mauvais voilier.

En mai 1695, Nagle reçoit le *Marin* de 34 canons et la *Trompeuse*, frégate légère de 12 canons, prêtés aux conditions du règlement du 6 octobre 1694, les bâtiments étant remis en bon état et le Roi prélevant son cinquième. Pontchartrain s'étonne de l'entendre se plaindre du manque de matelots car, parmi les arguments avancés pour justifier la demande de prêt, il avait fait état de la nécessité d'aider les équipages irlandais à subsister. Il lui rappelle en outre que ces prêts ont été accordés sous commission de Jacques II pour permettre à celui-ci de percevoir le dixième des prises ; si Nagle veut naviguer avec des marins français il devra d'abord obtenir une commission de l'Amiral de France et, dans ce cas, le roi d'Angleterre ne percevra plus rien. Sous pavillon anglais, la *Trompeuse* d'Andrew White fait une prise qui n'arrivera jamais en France. Desclouzeaux est convaincu que si elle n'a pas été conduite à Brest c'est qu'elle a été pillée. Également sous pavillon anglais, le *Marin* de Nagle engage le *Henry*, *East Indiaman* de 34 canons richement chargé. Nagle et une partie de son équipage sont tués mais le bâtiment réussit à rallier Brest. William Laird Clowes, qui qualifie Nagle de *renegade Irishman*, indique que le *Henry* a réussi à repousser le

Marin au prix du sacrifice de sa *round house* (grand'chambre), en feu. Il s'est ensuite échoué pour éviter de couler, sauvant ainsi une grande partie de son équipage, des prisonniers français et une fraction de sa cargaison.

Louis XIV refuse de confier le *Marin* à un autre Irlandais et repousse même la demande de prêt de la *Fleur de la Mer* (corvette de 6 canons), bien que le demandeur propose de payer le cinquième du Roi, voire de racheter le bâtiment. En 1696, le *Marin* sera de nouveau prêté aux Jacobites et attribué à Richard Giraldin qui a obtenu une commission pour naviguer sous pavillon de France afin de lever des matelots français, peu d'Irlandais acceptant de prendre le risque de naviguer sous pavillon anglais. Il capture sept bâtiments, tous reconnus de bonne prise et attribués au preneur, le dixième de l'Amiral étant attribué à Jacques II.

Jean-Yves Nerzic

☛ FORANT, PAVILLONS CORSAIRES ET PIRATES, PONTCHARTRAIN, SEIGNELAY

NANTES

Dans son classique *Tableau de la France*, publié en 1830, l'historien Jules Michelet opposait Saint-Malo, « ville des corsaires », à Nantes, « ville des négriers ». Depuis, les travaux d'André Lespagnol et d'Alain Roman, en particulier, ont permis de mieux cerner la place de la guerre de course et l'importance de la traite des Noirs dans les activités de la cité malouine, montrant au passage qu'il est souvent problématique de résumer un port à un type d'armement. Dans le cas nantais, la course a bénéficié de deux études à la fin du XIXe et au tout début de XXe siècle, celles de l'archiviste municipal Serge de La Nicollière-Teijeiro et du juriste André Péju, alors que la traite négrière n'a été abordée que dans les années 1930 par François Gaston-Martin. Pourtant, la place respective des deux activités dans le rayonnement du port ligérien n'est absolument pas comparable : Nantes demeure tout au long du dernier siècle de l'Ancien Régime le premier port négrier du royaume avec environ 42 % des expéditions françaises recensées, tandis que les armements corsaires n'ont jamais véritablement mobilisé les négociants nantais.

Les chiffres des armements en course effectués à Nantes témoignent de ce faible investissement : 28 durant la guerre de la Ligue d'Augsbourg (entre 1694 et 1697), 39 au cours de la guerre de Succession d'Espagne (1702-1712), 11 pendant la guerre de Succession d'Autriche (1744-1747), 8 durant la guerre de Sept Ans (1756-1762) et 2 pendant la guerre d'Indépendance américaine (1779-1781). Le port ligérien ne soutient évidemment pas la comparaison avec les grands centres corsaires du royaume, tels Dunkerque et Saint-Malo, mais se retrouve également distancé par des ports ayant un profil similaire d'armement vers les colonies de plantations situées aux Antilles, comme Bordeaux et La Rochelle.

La prudence proverbiale des négociants nantais peut contribuer à expliquer cette faible inclination pour la course, tant les résultats de cette activité peuvent apparaître aléatoires. Quelques campagnes ratées et autres projets avortés ont également refroidi les ardeurs des plus téméraires qui, à l'image d'un René Montaudouin au cours de la guerre de Succession d'Espagne, se sont engagés un peu plus avant dans la course. Plus tard dans le siècle, la prise par les Anglais de quatre des cinq corsaires armés à Nantes en 1756 n'offre pas de perspectives encourageantes pour le milieu marchand local. De plus, le Roi décide de suspendre les armements en course dans les ports du royaume en août 1757. Au total, les armateurs du port ligérien n'utilisent que très peu la course comme activité de substitution au moment des conflits. Ils cherchent au maximum à préserver les liens tissés avec les Antilles, en utilisant la navigation en convois protégés par des navires de guerre de la Marine royale et en recourant aux commissions en « guerre et marchandises ». Entre 1702 et 1712, les bureaux de l'amirauté de Nantes délivrent 427 commissions en « guerre et marchandises » contre seulement

39 « en guerre ». Durant la guerre de Succession d'Autriche, les négociants privilégient les convois et ne sollicitent qu'une vingtaine de commissions en « guerre et marchandises » alors que 327 armements sont réalisés en direction des côtes de l'Afrique et en droiture vers les Îles à sucre. La guerre de Sept Ans se caractérise quant à elle par une très forte contraction du mouvement portuaire, les raids anglais le long des côtes, le *closed blocus* et la prise de Belle-Île par la *Royal Navy* paralysent le trafic nantais. Dans ces conditions et en l'absence de convois, les négociants de la cité ligérienne en reviennent au système des commissions : 55 armements en « guerre et marchandises » sur les 83 expéditions coloniales recensées.

Le petit nombre d'armements en course à Nantes rend un peu artificielle l'étude des armateurs et intéressés dans ces expéditions. Il semble malgré tout que le financement de la course nantaise s'effectue à un niveau local. De grands négociants de la place se retrouvent dans la liste des participants, à l'instar des Bouteiller père et fils, investis dans quatre armements, et de Guillaume Grou, partie prenant dans cinq corsaires, pendant la guerre de Succession d'Autriche. Les trois dernières guerres du XVIIIe siècle sont marquées par une augmentation du nombre des actionnaires et une diminution des prises de participation, signe d'une grande prudence du milieu nantais vis-à-vis de ces investissements. Parmi les armateurs, il convient de souligner le rôle de plusieurs familles originaires ou passées par des ports du nord de la Bretagne. C'est le cas du négociant d'origine irlandaise dont la famille a émigré à Saint-Malo à la fin du XVIIe siècle, Antoine Walsh – deux armements pendant le conflit ouvert à propos de la Succession d'Autriche – ou des Espivent de La Villeboisnet venus de Saint-Brieuc à Nantes vers la fin du règne de Louis XIV – deux armements durant la guerre de Sept Ans. En revanche, les capitaux nantais s'exportent vers Saint-Malo ou Marseille, notamment à l'égard de navires et capitaines nantais tels que Jacques Cassard ou Jean Vié, durant la Succession d'Espagne : la prise de risque est toujours limitée mais une évaluation des montants engagés renforcerait assurément le rôle de Nantes dans la course nationale.

Bernard Michon

☛ *BORDEAUX*, CASSARD, *LA ROCHELLE*, *MARSEILLE*, MONTAUDOUIN, PAVILLONS CORSAIRES ET PIRATES, *SAINT-MALO*, VIÉ

NATALE GIO FRANCESCO DI (v. 1710, Nonza [Corse]-v. 1753)

Gio Francesco di Natale est initié aux activités maritimes et à la course par son frère Giacomo. En 1738, lui est accordée une patente de course à Malte pour exercer son activité du cap Misurata au détroit de Gibraltar et au royaume du Maroc à bord de la *Bienheureuse Vierge du Rosaire* appartenant à son frère. En fait il ne se limite pas à cet espace et mène des opérations en Méditerranée orientale. Il attaque des bâtiments schismatiques (grecs orthodoxes) et s'empare de leurs biens sans que nous ne connaissions la valeur des prises réalisées. Capitaine de son propre bâtiment, il effectue des croisières en Levant entre 1739 et 1741, et sur le long des rivages de Barbarie en 1742, année où il prend un bâtiment chargé d'huile d'olive près de la côte tunisienne. Toutefois, son territoire privilégié pour la chasse se situe entre Chypre, l'Asie mineure et les côtes de Syrie méridionale.

La course paraît lui avoir été profitable dans la mesure où il opère avec deux felouques au moins en plus de son vaisseau. Après avoir participé en Corse à la révolte contre la République de Gênes en 1741, il s'installe à Malte avec sa famille et obtient immédiatement en 1743 le renouvellement de son brevet pour la course. Si Gio Francesco di Natale agit, depuis Malte, sous d'autres pavillons, notamment ceux du roi de Sardaigne et du prince de Monaco, il revient à Malte en 1747 pour mener des opérations avec sa felouque sur les côtes de Barbarie. Il est vrai que dans ses efforts pour libérer la Corse de la domination génoise, il entretient depuis 1746

à Malte des contacts officiels avec l'avocat du grand maître concernant la possibilité d'un rattachement de la Corse à Malte. Gio Francesco di Natale devient ainsi l'intermédiaire essentiel entre les révoltés corses, notamment le marquis Francesco Maria Colonna, et l'ordre des Hospitaliers de Saint-Jean de Jérusalem. En 1747, il quitte La Valette avec son épouse et ses deux enfants pour s'établir dans la cité portuaire de Senglae où il aura trois autres enfants. Il semble s'éloigner quelque peu de la course bien que ses compétences corsaires et l'estime que lui portent les Chevaliers lui permettent d'obtenir en 1746 le commandement de la galère *Santa Caterina*, puis la responsabilité de l'escadre complète de l'ordre de Saint-Jean. Il disparaît probablement à Livourne avant 1753 lors d'un voyage entrepris entre la Corse et l'île de Malte, dans le but de rendre compte de ses entretiens avec des responsables français.

Gilbert Buti

☛ *Gênes, Malte*

NAU JEAN DAVID, DIT *FRANÇOIS L'OLONNAIS* (1630-1669)

Le capitaine Jean David Nau, natif des Sables d'Olonne, d'où son surnom, est le premier Français de la grande époque de la flibuste à être entré dans la légende, surtout grâce au récit d'Exquemelin. Dépeint comme cruel, voire sadique, homme résolu mais mauvais chef, il commande, en effet, les premiers grands armements des flibustiers français de Saint-Domingue contre les Espagnols. En provenance de La Rochelle, il commence sa carrière en Amérique comme simple engagé dans les Petites Antilles, puis il devient boucanier à la côte de Saint-Domingue. Passé à la flibuste, il se voit confier, vers 1663, le commandement de son premier navire en course par le sieur de La Place, gouverneur de la Tortue. Ses débuts comme capitaine se révèlent décevants, étant notamment entachés par un naufrage au Yucatan. Mais en 1665, la chance lui sourit et il capture aux côtes de Cuba, puis à celles du Venezuela, deux bons navires espagnols. À son retour à la Tortue, il s'associe avec le major de l'île, Michel d'Artigny (ou Le Basque), lui-même ancien flibustier. Ensemble ils montent une expédition contre les établissements espagnols du lac de Maracaïbo. La France étant en paix avec l'Espagne, le nouveau gouverneur Ogeron leur donne pour ce faire des commissions portugaises. L'Olonnais ne commande toutefois que la flotte, car le véritable général ou commandement en chef de l'entreprise reste d'Artigny. Le Vendéen se retrouve donc à la tête d'une dizaine de petits bâtiments, dont les deux plus gros sont des prises espagnoles, l'une chargée de cacao et l'autre de munitions, faites avant de quitter les côtes de Saint-Domingue, avec en tout moins de 500 hommes. En juillet et août 1666, ils prennent et pillent la ville de Maracaïbo puis le bourg de Gibraltar, rapportant à la Tortue le plus impressionnant butin que l'on y ait vu, d'une valeur de plus de 350 000 pièces de huit, dont 260 000 en argent monnayé. La réputation de l'Olonnais est alors telle que le gouverneur Modyford tente de l'attirer à la Jamaïque par l'entremise du flibustier Thomas Clarke. Avec l'appui d'Ogeron il médite une autre entreprise dont il assumera seul, cette fois, le commandement en chef. Il s'agit de parachever l'exploit de David Martin et de ses associés jamaïcains deux ans plus tôt au lac de Nicaragua. À cette fin, l'Olonnais dispose d'un guide indien originaire de cette contrée, venu à la Tortue avec le capitaine Martin et qui avait même participé à l'expédition de Maracaïbo. Il appareille, en mai 1667, avec 600 hommes embarqués pour moitié dans une grande flûte de 26 canons ramenée de Maracaïbo, et le reste dans six petits bâtiments. *Via* l'île de Cuba, l'Olonnais va d'abord au golfe des Honduras où il s'empare des entrepôts de Puerto Caballos sans y trouver quoi que ce soit, puis du bourg de San Pedro de Ulua, où l'indigo (pour une valeur de 40 000 piastres) est laissé sur place, les Frères de la côte ne s'intéressant qu'au métal précieux. Il passe ensuite dans le golfe d'Amatique où il surprend, en novembre, la hourque *San Francisco de Aziz*, dont il fait

son navire Amiral. Ce bâtiment de 300 tx était encore à moitié chargé de rames de papier, barres de fer et divers ballots de marchandises pour une valeur de 100 000 piastres. Le mois suivant, c'est au tour d'une excellente frégate cubaine de tomber entre ses mains, le *San Salvador* de 250 tx, 12 canons et 14 pierriers. La saison étant désormais trop avancée pour aller au Nicaragua, l'Olonnais passe quatre mois dans les petites îles de la côte orientale du Yucatan pour caréner ses deux dernières prises. En mai 1668, en arrivant au cap Gracias a Dios, sa flotte rencontre celle de l'Amiral jamaïcain Henry Morgan, qui lui propose de l'accompagner à Puerto Belo, mais les Français refusent. L'Olonnais perd à cette occasion son guide indien qui se réfugie auprès des Anglais. Après le départ de ceux-ci survient une tempête qui disperse la flotte française, et la plupart des capitaines français, sous la conduite de Moïse Vauquelin, vice-Amiral de l'expédition, en profitent pour abandonner leur chef. Se retrouvant seul avec 200 hommes, l'Olonnais échoue sa hourque sur des récifs des Corn Islands, au large du Nicaragua. S'embarquant dans des canots et des pirogues, avec 120 hommes, il va à la rivière San Juan, la porte d'entrée du lac de Nicaragua. En septembre, en remontant cette rivière, il est attaqué par le capitaine Juan de Medina Coto et ses hommes, dépêchés en hâte de Granada contre les envahisseurs français. Ces derniers ont le dessus. Ayant perdu plusieurs des siens lors de cet affrontement, l'Olonnais retourne aux Corn Islands, où 53 flibustiers décident d'abandonner leur chef et de retourner à la Tortue sur une barque qu'ils construisent avec les débris de la hourque. Quant à l'Olonnais, il prend la route de la côte de Carthagène en 1669 avec 120 hommes fidèles. En chemin, dans les derniers jours de l'année, alors qu'il se trouve à terre au Costa Rica, sans doute à Boca del Toro, il est tué par des Indiens qui, selon la rumeur, se seraient repus de ses restes. Les documents espagnols le citent sous le nom de capitaine François, parfois François d'Olonne. Ni Exquemelin, pas plus que le père Charlevoix, contrairement à ce qu'affirment des sources du XIXe siècle, ne donnent le nom de Jean-David Nau. Il y a tout lieu de croire que François était son nom de famille, un témoin au moins le nomme Jean François. Les temps qui ont prolongé l'Ancien Régime ont été riches en manipulations des archives : Jean-David Nau serait au pire une invention, au mieux une confusion, brouillant un peu plus la connaissance que l'on peut avoir des temps pionniers de la colonisation.

Raynald Laprise et Gilbert Buti

☛ BOUCANIERS, *CARTHAGÈNE*, EXQUEMELIN, FLIBUSTIERS, FRÈRES DE LA CÔTE, *LA ROCHELLE*, *LA TORTUE*, LE BASQUE, MODYFORD, MORGAN, OGERON DE LA BOUÈRE, VAUQUELIN

NEPVEU DE POUANCEY JACQUES
(v. 1645-1683, Saint Domingue)

Thomas Nepveu de Pouancey, lieutenant particulier criminel, assesseur et premier conseiller au présidial d'Angers, épouse Jeanne Ogeron le 3 juin 1641, la sœur du futur gouverneur de Saint-Domingue, qui lui donne au moins quatre enfants dont Jacques l'aîné. Il semble que lorsque Bertrand Ogeron s'embarque pour l'Amérique en avril 1657, il se soit démis de sa charge de capitaine du régiment de la marine au profit de son très jeune neveu. Jacques Pouancey serait arrivé à la Tortue en 1666, à la même époque que l'engagé Exquemelin. Son oncle n'hésite pas à lui faire prendre des risques, et il est fort possible qu'il ait participé à la prise de Maracaïbo.

Dès l'année suivante, il exerce un premier intérim qui lui vaut la colère d'Ogeron à son retour. Pouancey n'a pas hésité à faire adjuger une prise espagnole alors que la paix règne entre les deux nations. Il est vrai, ce navire ramené par Moïse Vauquelin aurait été estimé à 150 000 l-t selon Exquemelin. Le jeune homme n'est pas au bout de ses peines. Lors du naufrage de Porto Rico, il demeure captif des Espagnols qui se décident à le déporter au Pérou pour travailler dans les mines. Il est miraculeusement délivré au cours de son transfert avec 16 camarades par un corsaire anglais, de quoi assurer un deuxième intérim, en 1676, duquel Ogeron ne reviendra

pas. Le 16 mars 1676, Louis XIV signe la commission qui fait de Pouancey le successeur de son parent. Le père Le Pers l'affirme, rien ne ressemble tant à l'oncle que le neveu. La politique à l'égard des flibustiers demeure, tout comme les bonnes relations avec la Jamaïque, sans pour autant lever toutes les suspicions quant aux intentions réelles des Anglais. Lui aussi arme pour la course. Sa correspondance est très maigre mais dans une lettre à l'Amiral d'Estrées, il avoue avoir placé des vaisseaux sous les ordres du marquis de Maintenon. Nicolas Amont et Jean Tocard restent en relation d'affaires avec lui. D'ailleurs, s'il mentionne 1 000 à 1 200 flibustiers, il sait pouvoir disposer d'autant d'engagés et de 2 300 à 2 400 hommes armés. Cela lui permet, en 1677, d'expédier au comte d'Estrées un renfort de 1 200 hommes dont il prend la tête. La ruine de nombreux Blancs à la suite de la crise du tabac grossit les rangs des Frères de la côte qui continuent leurs déprédations. Pouancey, sommé par le Roi de cesser de délivrer des commissions persiste, prétendant user du strict droit de représailles ou semblant ne pas comprendre. Ainsi la commission octroyée à Gramont qui prend la Guayra, en mai 1680. Ce droit de représailles ou cette exception faite en faveur de la Tortue relèveraient-elles de la tolérance du Roi et de son ministre ? Colbert rappelle à l'intendant Patoulet, en juin 1680, que « Sa Majesté ne donne point de commission à ces armateurs (de Saint-Domingue), mais souffre seulement que le sieur de Pouancey en donne […] », à condition de désarmer et liquider les prises dans la colonie. Serait-ce là une autorisation implicite, manière de transition après les ravages causés par la mise en parti du tabac et avant que les frégates malouines n'entreprennent un commerce interlope en droiture ? Il faut voir ici une certaine méconnaissance de la part de Paris. Le résultat est que le gouverneur délivre plusieurs commissions en février 1681 contre les Espagnols par droit de représailles, avec l'assentiment de Colbert, s'agissant de « permissions exceptionnelles ». Jacques de Pouancey meurt à Saint-Domingue, probablement au début de l'année 1683. À son associé et « matelot » Galichon, riche « habitant » du Cap, il laisse une place à tabac, une indigoterie et une hatte dans les environs de Léogane : l'ensemble regroupe 86 esclaves et 9 engagés. Léogane, si proche du Petit-Goave, est devenue depuis longtemps la base des flibustiers français qui n'ont jamais été aussi forts.

Philippe Hrodej

☛ AMONT, EXQUEMELIN, FLIBUSTIERS, *LA TORTUE,* MAINTENON, OGERON DE LA BOUÈRE, *PETIT-GOAVE,* TOCARD, VAUQUELIN

NESMOND ANDRÉ, MARQUIS DE
(17 novembre 1640-1702, La Havane)

D'une famille originaire de l'Angoumois, à l'origine vendeurs de sabots à Angoulême, André de Nesmond est le fils d'un président à mortier du parlement de Bordeaux. Son aîné sera président aux requêtes du Palais à Bordeaux, son cadet archevêque de Toulouse. À 17 ans, André est reçu chevalier de Malte sur de faux titres de noblesse, recevant de son père la petite seigneurie de La Roque. Pauvre, il est néanmoins parent par alliance de la cousine germaine de Madame de Maintenon et son oncle, François-Théodore de Nesmond, président au parlement de Paris, est surintendant de la maison du prince de Condé : deux protections très utiles.

Il entre dans la Marine royale comme lieutenant de vaisseau en 1662 et est blessé à bord de l'*Infante* lors d'un combat contre trois corsaires algériens. Capitaine de vaisseau en 1667, il commande le *Palmier* de 24 canons sous Beaufort à Candie ; sous d'Estrées il est à Solebay (1672) sur le *Vaillant* de 56 canons puis commande en second sur le *Conquérant* à Schooneveldt (1673) avant de remonter le *Vaillant* pour le Texel (1673). Il commande l'*Actif* sous Châteaurenault en 1674 et 1676. À Tabago, Cayenne et aux îles du Cap-Vert, sous d'Estrées, il dirige le *Belliqueux* de 66 canons qu'il perd aux îles d'Avès (1678). Après Nimègue, il quitte l'ordre de Malte pour épouser Catherine Métivier, fille d'un conseiller au parlement de Bordeaux, qui lui donne en 1686 une fille Marie qui épousera Jean d'Harcourt de

Beuvron. Chef d'escadre en 1688, il commande la Marine à Toulon. Il met sa marque sur le *Souverain* de 84 canons à Béveziers (1690), sur le *Monarque* de 94 canons pendant les opérations d'Irlande (1690), la campagne du large (1691) et à Barfleur (1692); il évite La Hougue et ramène sa division à Brest en contournant l'Écosse par le nord. Il a sa marque sur le *Formidable* de 94 canons lors du convoi de Smyrne en 1693, participant à la prise de deux vaisseaux hollandais et de plusieurs marchands. Cette année 1693, il est promu lieutenant général des armées navales puis reçu l'année suivante chevalier de l'Ordre des chevaliers de Saint-Louis. En 1694, il commande la *Couronne* lors du siège de Palamos. C'est un officier brillant parfaitement intégré dans la guerre d'escadre. L'époque des grands déploiements navals étant un moment suspendue, Nesmond bénéficie d'accès à la Cour qui vont lui permettre de passer à la course pour servir et s'enrichir.

Au printemps 1695, Nesmond reçoit l'*Excellent* (68 canons), qu'il monte, et le *Pélican* (50 canons), renforcés de deux bâtiments prêtés au cinquième – le *François* (48 canons) de Duguay-Trouin et le *Fortuné* (56 canons) de Beaubriand – et d'un corsaire malouin, le *Saint-Antoine* (54 canons). Il est chargé de réaliser le grand projet du duc de Grammont: la capture de la flotte de Saint-Ogne. Saint-Ogne est la francisation de *Santoña*, ville située sur une rade large et profonde à cinq lieues dans l'est de Santander, très protégée des vents et de la mer, défendue par un château et des batteries; les navires marchands anglais et hollandais s'y réunissent avant de former un convoi escorté. À l'entrée de la Manche, ils engagent un convoi anglais escorté, perdu dans la brume; la confusion créée par un coup de semonce tiré sous les couleurs ennemies limite ses captures au seul *Hope* de 70 canons. À l'été 1695, ayant trouvé le soutien financier nécessaire et usant de sa position, Nesmond reçoit le prêt de vaisseaux du premier rang et obtient que le Roi fasse bâtir dans l'arsenal de Brest trois unités pour lesquelles il paie la main-d'œuvre, avance dont il se remboursera sur le cinquième du Roi. Le *Fougueux* (50 canons), le *Téméraire* (54 canons) et la *Mutine* (40 canons) sont mis en chantier, respectivement par Blaise, Étienne Hubac et Brun jeune, auxquels l'intendant laisse une grande liberté afin de mieux apprécier les capacités de chacun. C'est la première fois qu'un armateur prend une telle initiative. Pour l'en récompenser, le Roi lui accorde des conditions plus avantageuses que celles de l'ordonnance du 6 octobre 1694. Le 26 juillet, Nesmond appareille avec le *Lys* (88 canons), qu'il commande, le *Magnanime* (80 canons), *l'Alcyon* (40 canons), la *Gaillarde* (36 canons) et le *Fougueux*. Le *Fortuné* et le *François* sont partis la veille, le *Téméraire* et la *Mutine* les rejoindront quand ils seront prêts. Nesmond capture douze navires ennemis, dont les *Indiamen Seymour* et *Princesse de Danemark* qui constituent, avec les trois autres navires des Indes pris par Duguay-Trouin et Beaubriand, les prises les plus considérables faites pendant ce conflit. Ayant acquis les droits de la Compagnie des Indes orientales pour faciliter la gestion des prises, le banquier Samuel Bernard achète navires et cargaisons pour environ 3 millions de livres (diamants exclus) et les revend plus de 5 millions. En outre, Nesmond a mis la main sur 1,5 million de £, 240 canons et 716 hommes. Louis fait graver une médaille avec la mention «Trésors des Indes enlevés aux ennemis». À l'automne, Nesmond ne laisse en course que le *Téméraire* et la *Mutine*, qui renforcent les bâtiments armés au cinquième par Saupin et Dandenne.

La campagne commence le 23 mars 1696, avec le *Monarque* qu'il monte, le *Sceptre* (88 canons), le *Téméraire* et la *Bellone* (38 canons et 2 mortiers), mais sans brûlot ni flûte. Le Roi continue de lui témoigner sa satisfaction en dérogeant de nouveau aux termes de l'ordonnance de 1694: non seulement il se contente du quart du produit net mais encore il accorde aux équipages le dixième du premier million de ce produit net et le trentième de l'excédent éventuel. Le *Violent* (10 canons) et la *Gaillarde*, que le Roi a accordés à Dandenne, sont également en course

prêtés au cinquième, et pourraient le renforcer. Cette campagne est couronnée par la capture du convoi d'Ostende, huit prises dont l'escorteur le *Saint-Jacques des Victoires* de 48 canons. Les cargaisons sont adjugées pour plus de 600 000 l-t à Samuel Bernard qui est encore le principal intéressé. Mis aux garde-côtes au désarmement du groupe, le *Fougueux* est capturé par le *Weymouth* et le *Dover*, tous deux de 50 canons, en décembre, et se perd sur la roche de la Jument aux Glénan, entraînant la mort de son commandant, le chevalier d'Amfreville, frère cadet du lieutenant général des armées navales.

Après deux années consacrées à la course, Nesmond est chargé d'interdire aux Anglais de s'emparer de Terre-Neuve et, s'il peut, de ruiner Boston et New York. Parti trop tard, il arrive à Plaisance en juillet 1697, avec onze vaisseaux de Brest et cinq de Rochefort. L'escadre de John Norris en comprend quatorze et un solide corps expéditionnaire, au mouillage à Saint-Jean pour reconquérir les établissements de la baie d'Hudson occupés par les Français. Apercevant des voiles, ses guetteurs ne reconnaissent pas l'escadre de Pointis, qui vient se rafraîchir sur son chemin de retour. Nesmond qui l'ignore également recueille avec surprise ses enfants perdus, le *Marin* (34 canons), l'*Apollon* (60 canons) et l'*Avenant* (30 canons) qu'il retient en lui substituant le *Violent*. Norris n'ayant su se décider à combattre et Nesmond n'ayant pu forcer l'entrée de Saint-Jean, ce dernier rentre en France fin octobre avec trois prises anglaises et désarme. Il est promu commandeur dans l'Ordre de Saint-Louis (1700) et reprend la mer sur le *Sceptre* devant Cadix et Tunis. Il décède à La Havane du *vomito negro* (fièvre jaune, ndlr) au début de la guerre de Succession d'Espagne, commandant du *Ferme* (70 canons) et d'une division dans l'escadre Châteaurenault. Son « neveu » l'assiste dans ses derniers moments.

Jean-Yves Nerzic

☛ *Bordeaux*, Beaubriand, *Boston, Brest, Cadix,* Dandenne, Duguay-Trouin, Grammont, *Malte, New York, Ostende,* Pointis, Saupin, *Toulon, Tunis*

Nesmond de Brie Joseph de
(1675-23 avril 1751)

En suivant Michel Vergé-Franceschi, qui fait de Nesmond de Brie le petit-cousin plutôt que le fils d'André de Nesmond, Joseph est fils de François, seigneur de Brie, hobereau angoumois, et de Marie de Livenne issue de maires et échevins de Niort. Il entre aux garde-marine de Brest en 1690 et embarque sur le vaisseau du marquis, son parent et protecteur, à Béveziers (1690), à Barfleur (1692) et à Lagos (1693). Enseigne de vaisseau en 1696, il participe à l'expédition de Carthagène sur le *Sceptre* de Pointis (1697). À peine de retour au pays, il appareille sur l'*Indien* au sein de l'escadre de des Augiers en partance pour l'océan Indien. Son vaisseau fait naufrage en octobre 1698 et l'enseigne de vaisseau regagne la France sur un bâtiment de la Compagnie. Accompagnant à nouveau son parent, quoique sur le *Monarque*, il va à La Havane avant de commander le *Saint-Paul d'Ostende* de 14 canons à Vigo (1702), précédemment armé au cinquième par le chevalier Dailly, mort à La Havane. Lieutenant de vaisseau en 1703, il commande l'*Aurore* (22 canons), chargée d'assurer l'escorte entre Brest et La Rochelle, et capture le *Cavalier* de Flessingue, corsaire zélandais de 18 canons, retenu pour le service du Roi. En 1704, il est embarqué sur le *Jersey* (46 canons) de l'armement au cinquième de Saint-Pol Hécourt, lors des sanglants combats qui conduisent à la prise du *Fouey* (32 canons), retenu pour le service du Roi, et du *Falmouth* (50 canons), vendu à Danycan de l'Épine. Passé sur l'*Auguste* (54 canons), armé par les Trouin, il participe avec Duguay-Trouin aux captures de l'*Elisabeth* de 72 canons, retenue pour le service du Roi, et du *Walger* de 40 canons, corsaire hollandais, donné à la course malouine et rebaptisé *Amazone*. L'*Auguste* ayant été capturé par l'escadre de Byng en août 1705, Nesmond et son équipage sont conduits en Angleterre puis libérés par échange et ramenés en France un mois plus tard. Il commande ensuite en alternance le *Jason* (54 canons) et l'*Amazone* (40 canons) armés par les Trouin, participant

ainsi à tous les exploits de Duguay-Trouin entre 1706 et 1708, particulièrement la prise du *Chester*, conjointement avec Courserac ou la capture de trois corsaires flessingois à la hauteur des Açores. Embarqué sur l'*Hercule* (60 canons) lors du dernier convoi de Du Casse (1711-1712) en soutien de la marine d'Espagne, il est, en récompense, promu capitaine de frégate légère. Comme l'avait fait avant lui le Breton, le Gascon fait confiance à Nesmond et lui confie le commandement de l'*Astrée* (24 canons) qui, depuis Brest, porte des munitions aux Castillans pour reprendre Barcelone (1714). Pendant la Régence, il mène deux campagnes contre les corsaires salétins, une sur l'*Amazone* en 1716, et une sur le *Protée*, ex-*Amphitrite* (48 canons) en 1724. Il est reçu chevalier de Saint-Louis en 1718. Promu capitaine de vaisseau en 1728, il participe au bombardement de Tripoli en 1728 sur le *Grafton* qu'il conserve au tout début de la guerre de Succession de Pologne. Il passe ensuite sur l'*Elizabeth* en Baltique puis aux Antilles sous les ordres d'Antin en 1740 et 1741. Au début de la guerre de Succession d'Autriche, à bord du *Juste* dans l'escadre de Roquefeuil, il s'empare dans la Manche de la frégate anglaise le *Solebay*, de 24 canons, et de cinq autres prises. Chef d'escadre en 1745, âgé de 70 ans, il commande la Marine à Brest entre 1750 et 1751, où il meurt sans descendance le 23 avril. Sa veuve, Hélène de Broel, obtient une pension de 1 200 l-t sur le Trésor royal mais meurt huit mois après son époux.

Jean-Yves Nerzic

☛ *BARCELONE*, *BREST*, *CARTHAGÈNE*, COURSERAC, DANYCAN, DES AUGIERS, DU CASSE, DUGUAY-TROUIN, *LA ROCHELLE*, POINTIS, SAINT-POL DE HÉCOURT, *SALÉ*, TROUIN

NEWPORT CHRISTOPHER (29 décembre 1561, Harwich [Essex]-1617)

Christopher Newport est le fils de Christopher, lui-même maître de navire à Harwich, et de Jane. Il a probablement embarqué très jeune. À 19 ou 20 ans, Christopher sert sur le *Minion* de Londres qui se rend à Bahia, est de retour en 1584 et habite alors Limehouse, un hameau de Stepney dans le Middlesex. C'est là qu'il épouse le 19 octobre Katherine Procter. La guerre avec l'Espagne change sa vie. Grâce aux représailles qui font suite à la saisie de bateaux anglais par les Espagnols, il participe à la descente de Cadix en 1587, étant second maître sur le *Drake* – capitaine Robert Hallett –, appartenant à John Watt. La même année, en compagnie de trois autres corsaires – *George Bonnaventure*, *Prudence* et *Examiner* – il retourne sur les côtes ibériques. En 1589, il est maître sur la *Margaret* de Londres armée par Robert Cobb : apparemment deux petites prises sont faites. L'année suivante, il apparaît sur le *Little John* comme capitaine. Ce navire appartient à Watt, tout comme le *John Evangelist* et le *Harry and John* (Abraham Cocke). Rejoignent la petite escadre le *Moonlight* de William Sanderson et un corsaire de Plymouth le *Conclude*, Cocke étant Amiral de la flotte. Newport effectue alors sa première course aux Antilles. En guise d'entrée en matière, quatorze marchands espagnols sont rencontrés le 2 juillet. Cocke en capture un, Newport en oblige deux à se perdre sur la côte jamaïcaine. Il s'empare de l'un des deux mais est obligé de le saborder après le transfert de sa cargaison. Le projet initial prévoyait un retour par la Virginie mais suite à cette poursuite le *Little John* et le *John Evangelist* ont perdu de vue le reste de l'escadre. Newport décide de poursuivre sa course sur la côte nord de Cuba. Il y rencontre deux galions espagnols venant de La Havane richement chargés. Lors de l'affrontement, cinq de ses hommes sont tués, dix-sept blessés dont lui-même qui perd son bras droit. Newport paye le prix fort, d'autant que l'un des ennemis fait naufrage sans qu'il ne se puisse rien récupérer, l'autre s'échappe grâce à la venue de renforts. C'est pourtant le premier voyage d'une série extraordinaire qui fera de Newport l'homme qui, avec Drake, connaît certainement le mieux ces mers en Angleterre. Le 29 janvier 1591, il épouse en deuxièmes noces Ellen Ade et, immédiatement après, fait voile

sur la *Margaret*, effectuant, de conserve avec la *Prudence* (John Brough), un voyage de traite en Barbarie prolongé par une campagne de course aux Antilles. Un marchand est saisi avec des cuirs et du sucre. De 1592 à 1595, comme capitaine du *Dragon d'Or*, armé par Cobb et John More, Newport poursuit sans relâche ses voyages américains. Celui de 1592 est le plus heureux. Newport commande à quatre navires dont la *Margaret* (Robert Friddle), la *Prudence* (Hugh Merrick) et la pinasse la *Virgin* (Henry Kedgell). Cette fois ce sont des villes espagnoles qui font l'objet de descentes, en plus d'un négrier. Ocoa à Hispañola est rançonnée, la Yaguana est saccagée. Dans la baie du Honduras, une prise est saisie sous les canons de la citadelle de Truxillo, Puerto de Caballos est investie puis Truxillo à son tour. Tandis que la *Margaret* et la *Virgin* ramènent les prises en Angleterre, Newport s'attarde sur les côtes de la Floride puis aux Açores où ses deux navires arrivent le 25 juillet 1592. Devant l'île de Flores, Newport rencontre la flotte de Sir John Burgh et les navires de George Clifford, juste à temps pour capturer, le 3 août, la caraque la *Madre de Dios*. C'est lui qui ramène cette riche prise (évaluée à environ 500 000 £) à Dartmouth. Le pillage est intense mais lui-même n'est pas inquiété. La part revenant à ses armateurs a pu atteindre 10 000 £. Il reprend la mer en 1593 avec, en plus du *Dragon d'Or*, le *Rœbuck* (Burgh), la *Prudence* (Thomas Wally) et la *Virgin* (Kedgell). Cependant l'alliance entre Burgh et l'un des deux syndicats d'armateurs en course de Londres (Cobb, More et Cletherow) fait long feu. En 1594, Newport repart pour les Antilles accompagné de la *Prudence*. Deux prises chargées de cuirs et bois de teinture sont faites. En 1595, il effectue sur le même navire son unique voyage en Méditerranée avec en poche des lettres de représailles, faisant deux prises.

Durant la période 1587-1595, malgré ses succès, il demeure un capitaine au service de ses bourgeois. En 1595, il convole pour la troisième fois avec Elizabeth Glanfield, fille d'un orfèvre. Son statut social évolue à la suite de cette union. Avec Francis (son beau-père), Richard (le frère de celui-ci) Glanfield (ou Glanville) et Robert Bragg, marchand de Londres, il arme le *Neptune,* bâti spécialement pour lui. Jusqu'en 1603, il dirige personnellement six raids sur les Antilles et les Terre-Ferme espagnoles, atteignant surtout les villes, c'est-à-dire réduisant la durée de la station sur place, ne perdant pas de temps en croisière. Le premier voyage est décevant. Newport appareille en compagnie de Geare. Celui-ci est apparemment désireux de s'émanciper et, après un rendez-vous manqué, se sépare de son chef, réussissant avec sa pinasse armée de quinze hommes à prendre trois petites frégates cubaines richement chargées avant d'aller se joindre aux navires de Sir Anthony Sherley devant Truxillo. Le butin réalisé par Newport n'est pas connu, mais en 1598, il reprend seul la route des Antilles, capturant deux belles prises chargées de cuirs, gingembre, poivre, tabac et bois de teinture avant de regagner Bristol en juin. En novembre de la même année, avec la pinasse le *Triton*, il appareille depuis la Tamise mais, tombé malade, il laisse le commandement à son maître John Paul qui s'empare d'un marchand devant Puerto Rico, en janvier 1599, portant une cargaison de vin, d'huile, d'olives et de draps. Le *Neptune* est ensuite donné à Anthony Hippon mais ne va pas plus loin que les Açores, Hippon y prenant un navire brésilien avec du sucre, des cuirs et du bois de Brazil. Le tout est mené à bon port en août 1599. Rétabli, Newport peut lever l'ancre en novembre. Le *Neptune* navigue avec le *Blessing* de Londres (John Sadler) et le *Triton*. Dans le golfe du Mexique, la place de Tabasco est prise, d'où sont emportés de la vaisselle, 200 £ en monnaie, 3 livres d'or, des perles, des cuirs et les cloches de la ville. Le cinquième voyage sur le *Neptune* a lieu à la fin de 1601. Se joint à lui la *Diane* de Londres (Edward Glanville). Après une escale à Nevis, où deux pirogues sont bâties, deux navires au carénage sont détruits à Guava (mai 1602) puis deux marchands devant La Havane, portant du bois de campêche, sont capturés et menés en Angleterre par la *Diane*. Newport prend encore un dernier bâtiment avec

des cuirs et de l'indigo. Ce conflit s'achève par une ultime expédition de course. Au *Neptune*, se joignent l'*Archangel* (Michael Geare) et le *Phœnix* de Londres (Anthony Hippon) venant tous deux de Londres. Les capitaines anglais s'associent à cinq navires français en novembre 1602, à Guanahibes. Cette redoutable flotte débarque 500 hommes à la Jamaïque en janvier 1603 pour se ravitailler : les Espagnols résistent, les pertes sont importantes. Faisant voile sur Puerto de Caballos, l'escadre forte de huit navires et six bâtiments auxiliaires capture deux vaisseaux espagnols de 600 et 400 tx, après huit heures de combat. Dix-huit jours après, la ville succombe à son tour (février). La « capitane » est abandonnée, trop éprouvée par le combat, tandis que sont emmenés « l'almirante », quelque 3000 cuirs, 200 qx d'indigo et l'artillerie de la ville. Une fois le butin partagé avec les Français qui s'en retournent à Guanahibes (Port Gonaive), les Anglais font route sur La Havane, prennent deux autres bâtiments et quittent la zone en mai. La rumeur faisant allusion à la capture de cinq vaisseaux chargés d'or ne semble pas fondée.

La paix, signée en 1604, on voit Newport retourner au commerce. On le surprend même à faire la cour à Jacques Ier, lui ramenant de Santo Domingo deux crocodiles et un boa. Son expérience de la navigation dans cette région le fait choisir, en 1606, pour commander la première flotte expédiée par la Compagnie de Virginie. Il appareille depuis la Tamise le 20 décembre sur la *Susan Contant* et, passant par les Canaries puis les Antilles, il entre dans la baie de la Chesapeake le 26 avril 1607. Les instructions scellées sont ouvertes, il doit partager son autorité avec six autres colons et explorer les alentours avant de regagner l'Angleterre. Le 22 juin, il quitte la jeune colonie et un mois plus tard atteint Plymouth. Il a participé à l'élaboration du fort, usé de diplomatie avec les Indiens Powhatans et il croit, en outre, avoir trouvé de l'or. Le fait que les pierres soient sans valeur n'entame pas son enthousiasme. Sur le *John and Francis*, il revient à Jamestown au début de l'année 1608. La moitié des colons sont morts, les survivants dépendent de la charité indigène. Durant trois mois, Newport fait faire des provisions mais se met aussi en quête de métal précieux. De retour en mai à Londres, l'automne le voit réapparaître en Amérique avec 70 colons. En 1609, il effectue un nouveau voyage sur la *Sea Adventure* et huit autres navires. La Virginie est dans un tel état de misère et les dissensions sont si vives que la colonie est au bord d'être abandonnée. L'arrivée de Lord De La Warr permet d'éviter cette extrémité. Le nouveau gouverneur nomme Newport vice-Amiral de la Virginie. En septembre 1610, Newport est en Angleterre. En 1611, il effectue un dernier périple s'occupant de faire bâtir un quai à Jamestown. Il reçoit de la compagnie 32 parts pour une valeur de 400 £ : la plupart des actionnaires sont des négociants ayant armé en course durant la guerre. Newport, à la suite d'une brouille, accède à la *Navy*, transition lui permettant de changer de réseau et d'entrer dans celui de la jeune *East India Company*. Par trois fois, Newport se rend aux Indes – une autre destination hors du commun. En 1613 et 1614, sur l'*Expedition*, c'est lui qui amène Sir Robert Shirley à l'embouchure de l'Indus : autre destin extraordinaire dans l'empire Safavide ; puis il va charger ses cales à Bantam. Fait vice-Amiral par la compagnie, appointé 15 £ par mois, il monte le *Lyon* pour son deuxième voyage (1615-1616) qui le conduit à Surate, Calicut et Bantam. Newport, expert des navigations promptes, repart sur le *Hope* le 16 novembre 1616. Son fils Christopher l'accompagne comme second maître. Le 15 août 1617, Newport touche Bantam où il décède quelques jours plus tard. Corsaire méconnu parce que grand colonial, Newport a été un de ces professionnels de la course à l'instar de William Parker ou de Michael Geare. Durant la guerre contre l'Espagne, il prend sur l'ennemi dix-neuf navires et ruine une dizaine de places.

Philippe Hrodej

☛ BURGH, *CADIX*, CLIFFORD, DRAKE, *LONDRES*, PARKER, SHERLEY

New Providence (Bahamas)

De 1680 à 1720, les Bahamas, surtout New Providence, sont fréquentées de façon discontinue par les flibustiers. Les premiers Européens à coloniser l'archipel, dépeuplé de sa population autochtone par les Espagnols, sont des dissidents religieux anglais venus des Bermudes. Incorporés sous le nom d'*Eleutheran Adventurers*, ils s'installent d'abord sur l'île Cigateo (1647), qu'ils rebaptisent d'ailleurs Eleuthera, d'un mot grec signifiant «liberté». En 1666, ils occupent l'île voisine qu'ils nomment New Providence, en souvenir d'une ancienne colonie anglaise du même nom au large du Nicaragua. La position de Providence au centre de l'archipel, ainsi que la sûreté de sa principale rade, qui sert de refuge durant la saison des ouragans, la désigne comme chef-lieu des Bahamas lorsque celles-ci sont concédées en 1670 par le roi Charles II aux seigneurs propriétaires de la Caroline. Les Bahaméens vivent alors de la collecte de l'ambre gris, de l'exploitation de salines naturelles, de la coupe du bois d'œuvre et de teinture, de la pêche à la tortue et de la chasse au phoque-moine, mais aucune de ces activités n'est aussi prisée que le repêchage des cargaisons des épaves disséminées dans les îles – ce qui provoque des conflits avec les Espagnols, qui considèrent cette pêche comme du vol. Premier gouverneur sous le nouveau régime seigneurial, le capitaine bermudien John Wentworth (1671-1676), lui-même ancien flibustier, encourage cette sorte de brigandage et autres rapines, ce qui lui vaut d'être destitué. Son successeur Charles Chillingworth tente de renverser cette politique, mais il est bientôt expulsé par les habitants de Providence. C'est sous l'administration du second gouverneur venu d'Angleterre, Robert Clarke (1679-1682), que l'île consolide sa triste réputation de colonie pirate. En effet, quelques mois seulement après l'arrivée de Clarke, les flibustiers français Blot et Bréha (ou Pierre Bart) enlèvent à des entrepreneurs espagnols de la Havane le contrôle de la plus riche épave des Bahamas, celle de la *Nuestra Señora de Maravillas*, exploit qui attire à New Providence un grand nombre d'aventuriers de la Jamaïque, de la Caroline, de New York et du Massachusetts. Charles Town, la petite ville de l'île, ainsi baptisée par Clarke en l'honneur du Roi, devient le rendez-vous de flibustiers comme Coxon, qui font des raids en Floride afin d'y capturer des plongeurs indiens pour travailler sur l'épave. À la suite des plaintes des Espagnols et du gouverneur de la Jamaïque, Clarke est remplacé par un insulaire, Richard Lilburne (1682-1684), qui se révèle impuissant à changer les mœurs de ses compatriotes se servant des commissions qu'il donne pour garder les côtes des Bahamas et attaquer les Espagnols par mer et par terre. En 1683, New Providence devient même le point de ralliement d'une expédition contre la capitale espagnole de la Floride sous le commandement du capitaine Bréha. De la Havane, les Espagnols répliquent l'année suivante en attaquant l'île à deux reprises, de sorte que les quelque 200 résidents qui ont survécu à ces attaques se réfugient à la Jamaïque. C'est d'ailleurs en provenance de cette autre colonie que, deux ans plus tard, un petit groupe d'Anglais se réinstalle à New Providence. À la fin de la décennie et au cours de la suivante, l'île, dont la ville est rebaptisée Nassau en 1695 en l'honneur du roi Guillaume III, prince d'Orange-Nassau, prospère et sert d'escale, au retour, aux flibustiers anglais, comme Henry Every, qui vont pirater en mer Rouge et dans l'océan Indien. En 1703, quelques centaines d'Espagnols et Français, venant de Santiago de Cuba sous le commandement de Blas Moreno Mondragón et de Claude de La Chesnaye s'emparent de l'île, tuant près de la moitié de ses 250 habitants. Après la guerre de Succession d'Espagne, elle est réoccupée une seconde fois par les Anglais et connaît ses heures de gloire des Vane, Rackam, Teach et autres flibustiers devenus pirates. En 1716-1718, ils sont environ 2000 hommes (anciens chasseurs d'épaves, corsaires et coupeurs de bois de campêche) et ils ont 18 petits bâtiments avec lesquels ils pillent dans la mer des Antilles sans

distinction de nationalité. Leur chef du moment est Benjamin Hornigold. Le nombre de prises menées à Nassau est difficile à évaluer, compte tenu qu'il n'y a alors aucune autorité légale dans ces îles et que le produit des prises est vendu à des marchands de la Nouvelle-Angleterre. En 1718, les Bahamas deviennent colonie de la couronne britannique, et l'ancien flibustier Woodes Rogers, qui en est le premier gouverneur, chasse les pirates. S'agit-il d'une réussite personnelle ? En 1726, ils sont à peine 200, les uns ayant profité de l'amnistie qui leur avait été offerte, les autres ayant continué leurs pirateries sur d'autres mers, et le reste étant capturé et exécuté. Au vrai, New Providence n'est qu'un repaire temporaire. Les plus endurcis lorgnent déjà vers les anciens terrains de chasse que sont la mer du Sud, les côtes d'Afrique occidentale, la mer Rouge et l'océan Indien.

Raynald Laprise

☛ BART, BLOT, COXON, EVERY, FLIBUSTIERS, HORNIGOLD, *NEW YORK*, RACKAM, ROGERS, TEACH, VANE

NEW YORK (XVIIe-XVIIIe siècles)

La cité de New York tire son origine de l'un des premiers comptoirs commerciaux établis sur l'île de Manhattan par la Westindische Compagnie (*WIC*) pour la traite des fourrures avec les Iroquois et les Algonquins. Fondée en 1625, en face de la rivière Hudson, par le directeur (gouverneur) Willem Verhulst, la ville de Nieuw Amsterdam s'impose en un quart de siècle comme le principal établissement des Nieuw-Nederland (en français, les Nouveaux Pays-Bas), obtenant le statut de cité en 1653. De 1640 à 1664, sa population passe de 400 à 1 500 habitants, et atteindra 6 000 âmes vers 1690. L'élément néerlandais y domine, mais dès le départ, la colonie compte un nombre important d'étrangers, Allemands, Français, Scandinaves, et surtout des Anglais qui deviendront le groupe le plus important. En effet, en 1664, le colonel Richard Nicolls, venu de la Nouvelle-Angleterre, avec quatre navires et 400 soldats, s'empare de Nieuw Amsterdam, qui est rebaptisée, ainsi que toute la colonie, New York, en l'honneur du duc d'York, frère du roi Charles II, qui sera propriétaire de la province entière jusqu'à son accession au trône d'Angleterre (1685). En 1673, les corsaires néerlandais Cornelis Evertsen et Jacob Binckes la reprennent pour le compte des Provinces-Unies des Pays-Bas, et New York devient brièvement Nieuw Orange, en l'honneur du stadhouter Guillaume III d'Orange-Nassau. À la fin de l'année suivante, au traité de Westminster, la cité et toute la colonie sont rétrocédées aux Anglais et reprend définitivement le nom de New York. Les flibustiers fréquentent peu la place, quoique dans les années 1640 Willem Blauvelt y réside entre ses expéditions contre les Espagnols dans la mer des Antilles. La décennie suivante y voit quelques Français venir y liquider leurs prises, le plus fameux et le plus assidu étant Augustin Beaulieu. Dans les années 1660 et 1670, notamment à cause du développement de la Jamaïque comme base corsaire, New York est peu utilisée par les flibustiers et l'on recense seulement deux escales faites à dix ans d'intervalles, en 1668 et 1678, et ce par accident. Cependant, les marchands new-yorkais, en association ou non avec leurs collègues de Boston, arment plusieurs navires à destination des Antilles pour y faire, entre autres, de l'interlope avec l'Espagnol et aussi pour charger du bois de teinture au Yucatan et au Honduras. Les capitaines et équipages new-yorkais en viennent à transiger avec les flibustiers antillais, notamment lorsque, au début des années 1680, plusieurs armements se font à en extrayant des matériaux de l'épave de la *Maravillas*, dans les Bahamas. C'est d'ailleurs un marchand d'origine néerlandaise de New York, Frederick Philips (1626-1702), qui arme le plus pour cette destination, avec au moins quatre navires en 1682-1683 : l'un de ses capitaines, John Cornelison, se joint d'ailleurs au flibustier Bréha dans un raid contre la Floride. Lorsque l'épave ne peut plus offrir de matériaux pour de nouveaux bateaux, Philips, assisté par ses fils Philip et Adolphus qui commandent en

mer pour lui, s'engage durant les années 1690 dans la traite négrière vers la Jamaïque, en fraude évidemment et dirige le commerce avec les pirates à Madagascar. En effet, ces derniers relèvent, pour la plupart, de navires armés à New York, sous commissions des gouverneurs Jacob Leisler (1689-1691) et Benjamin Fletcher (1692-1697) pour prendre sur les Français mais qui vont plutôt pirater dans l'océan Indien. En 1690, le port compte une dizaine de bâtiments corsaires qui font quelques prises sur les Français et participent à l'expédition de Sir William Phips contre Québec. Les chefs de cette flotte sont d'anciens flibustiers antillais, le Bostonien Christopher Goffe et William Mason qui fera ensuite une riche croisière dans l'océan Indien. Ils ne sont pas les seuls, car Thomas Tew qui reçoit une commission de Fletcher avait aussi servi aux Antilles auparavant, ainsi que Robert Allison, un ancien associé des capitaines Coxon et Sharpe, devient même vers les dernières années du siècle l'un des principaux armateurs de New York.

Dans les années 1690, les pirates de la mer Rouge (*Red Sea pirates*) font de la ville de New York leur quartier-général. Le ressentiment des marchands locaux s'exerce contre le nouveau gouverneur, Lord Bellomont, qui a pour mission de punir les hors-la-loi et leurs complices dans cette colonie, devenue royale depuis l'accession sur le trône de Jacques II (1685). Les rapports dévoilent les noms des plus prestigieuses familles de la cité : Frederick Philips, Marston, Nicolls, Bayard participent au *Red Sea Trade*. Après 1700, le développement de la piraterie est orienté vers la guerre de course durant les périodes de conflit, par le Gouvernement, au moyen d'une politique fiscale de réduction des droits de douane sur les valeurs de la cargaison des prises ou de leur adjudication. Curieusement, les prises trop grosses pour franchir la barre de Sandy Hook sont vendues moins cher. Plusieurs marchands deviennent agents de corsaires, alors que d'autres prospèrent avec l'arrivée de nombreux navires capturés qui font baisser leur prix tandis que les frais de justice diminuent.

Le développement du port est lent jusque vers les années 1730. Au XVIII[e] siècle, New York est un port corsaire à l'occasion des guerres franco-britanniques. Maclay raconte que dans la nuit du 19 septembre 1705, alors que de nombreux corsaires sont en rade après des courses heureuses, les rues sont pleines de marins joyeux et ivres. Leurs désordres gagnent bientôt la façade du domicile du shérif de New York. Ce dernier et quelques citoyens tentent de les disperser et sont blessés lors des affrontements qui s'ensuivent. Alors que les corsaires menacent l'homme de loi, les troupes du fort et des marins des bâtiments de guerre tentent d'intervenir. Au même moment, des corsaires rencontrent deux officiers du régiment du colonel Livesay et leur font un mauvais sort. Une bagarre générale éclate à l'issue de laquelle, les marins triomphent des corsaires qui s'enfuient, abandonnant morts, blessés et prisonniers. La plupart venaient du brigantin pirate *Dragon*, du capitaine Ginks. En juin 1744, les corsaires *Hester* et *Polly* convoient dans la rade de New York une grande prise, un brick chargé de cacao. Chaque marin touche une part de 11 000 sur la cargaison. En août, c'est le corsaire *Clinton* qui y conduit la *Pomone*, sloop de 180 tx, 14 canons et 43 hommes, chargé de sucre, d'indigo et de coton, pris sans combat. En avril 1746, le *Soleil Levant*, un Français, est pris par le corsaire *Prince Charles*, du capitaine Tingley, qui se fait passer pour un bâtiment de guerre. En juin, le *Dragon* et le *Greyhound* conduisent en rade le corsaire espagnol *Grande Diablo*. Ce dernier est reconverti au service de ses preneurs et croise avec eux dans le golfe du Mexique où ils affrontent des Espagnols.

Les travaux de Lydon sur la guerre de course à New York au milieu du XVIII[e] siècle permettent de mesurer son développement vers une activité économique normalisée. Les années qui précèdent la guerre du roi George (1739-1748) sont marquées par le déclin du nombre de navires espagnols et la croissance de la navigation française. Ceci entraîne une spéculation au moment de l'entrée en guerre de Louis XV contre l'Angleterre, parallèlement à la décision de la cour

vice-Amirale de ce siège qui réduit les droits de douane. La participation à la course est maximale en 1747. Le succès est tel qu'au cours de la guerre de Sept Ans, les New Yorkais se ruent vers la course. Leur intérêt décline dès 1758, avec la prise de la Guadeloupe, pour reprendre quelque peu en 1762 avec l'entrée de l'Espagne dans le conflit. L'activité corsaire new yorkaise tourne autour de 34 unités pour le premier conflit, lesquelles prennent 245 ennemis estimés à 617 600 £. Pour la guerre de Sept Ans, 75 corsaires font 401 prises valant 1 490 000 £. Il apparaît donc que New York et le Rhode Island sont plus actifs que les autres colonies nord-américaines. Durant la guerre de Sept Ans, les marins locaux sont près de 3 000 sur ses corsaires. Des publicités pour recruter des marins qualifiés sont publiées dans les journaux, à l'image de celle de l'*Harlequin* en 1757, promettant la fortune en cinq ou six semaines. Les hommes sont en effet fortement rémunérés en actions ou profits. Dans les périodes tendues, les armateurs doivent abandonner les deux tiers des gains à l'équipage. Une course exceptionnelle voit l'action des hommes du *Ranger* atteindre 900 £, en 1740-1741, contre 30 à 160 pour une quinzaine d'autres (47 £ en moyenne). Les unités corsaires sont plutôt petites mais portent d'importants équipages. Durant la guerre de Sept Ans, les pertes des *raiders* new yorkais sont élevées : 206 morts, 289 blessés, 50 disparus et 1 300 captifs. Le développement d'une spéculation ouverte sur la valeur des actions est remarquable dès lors qu'une procédure traîne devant la Haute cour de l'amirauté. Les noms de Livingston, Beekman, Bayard, Troup, Verplanck, Randall, Delancey, VanHorne, De Peyster s'affichent. La valeur des corsaires durant la guerre du roi George dépasse pourtant rarement 3 000 £ (1 600 à 2 000, généralement). Avec le conflit suivant, leur prix grimpe considérablement par rapport aux années 1740 (de 3 000 à 4 000 £). De ce fait, des agents de corsaires apparaissent appointés par les armateurs pour suivre les affaires du navire. Ainsi, Philip Cuyler, agent du *Pliny*, reproche-t-il au capitaine Benjamin Stoddard de ne pas avoir conduit toutes ses prises à New York. L'armateur James DePeyster prend des actions dans au moins une quinzaine de corsaires et est agent pour au moins sept d'entre eux. Les armateurs sont probablement au nombre de 38 pour la guerre du roi George et de 149 pour la suivante, ce qui, avec les participations croisées, produit 434 actions. Les capitaux paraissent locaux. Les retours sur investissement sont plus difficiles à estimer (des profits de 1 à 20 %). Il apparaît que l'apport des fonds issus de la course à cette cité est considérable avec 1 752 000 £ de gain et concourt au développement portuaire.

À la veille de la guerre d'Indépendance, New York est le premier port de toute l'Amérique du Nord. Pourtant, avec moins de 20 000 habitants, il n'est qu'une grosse bourgade, défendue par des palissades. Port cosmopolite, une vingtaine de langues y sont parlées. L'engagement du port dans la guerre se fait dans le contexte général de contestation des nouveaux impôts. Déjà en 1765, les Fils de la Liberté se sont organisés en ville et provoquent des troubles (1766). Le 10 novembre 1773, New York déclare refuser d'appliquer la loi sur le thé du 10 mai précédent. Le 23 avril 1775, les New Yorkais sont maîtres de leur cité. En 1776, les indépendantistes y abattent la statue de George III. Durant les deux premières années de la Révolution, le port réussit à armer sept corsaires. Ainsi, le sloop *Montgomery*, du capitaine William Rodgers, capture deux bricks, une goélette et un sloop, en 1776. Le *Schuyler* est également heureux, ainsi que la galère *Whiting* du capitaine McCleave qui prend part à l'attaque de bâtiments de guerre britanniques. L'été 1776, une considérable flotte britannique sous les ordres de l'Amiral Richard Howe, frère aîné du général commandant l'armée royale, se présente devant New York et débarque 22 000 soldats tant britanniques qu'allemands, sur Staten Island. Cette même flotte s'emploie ensuite à bloquer le trafic, en coupant l'estuaire de l'Hudson. Washington déploie ses 8 000 hommes sur les hauteurs de Brooklyn, puis se retire dans la nuit du 27 août, ayant perdu le quart de son effectif.

Les Britanniques prennent pied au Nord-Est à White Plains. L'occupation britannique du port dure sept ans, empêchant la course américaine. Nombre de corsaires du nouveau pays séjournent d'ailleurs en rade dans le vieux navire-prison *HMS Jersey*. En dépit de ce que cela implique comme reconnaissance de fait des États-Unis, en 1777, le Parlement britannique autorise une course anti-américaine. Une centaine de corsaires loyalistes sont lancés à New York, et plus d'un millier en Angleterre et aux Antilles. Par la suite, près de 5000 loyalistes quittent New York dans les bagages des forces royales.

La ville comporte 60000 habitants lors de la guerre de 1812. Elle abrite plusieurs grandes manufactures textiles, à la manière de celles de Manchester. Si elle a perdu le statut de capitale de son État en 1797, elle est devenue un important centre bancaire avec la fondation de la *Bank of New York* en 1784 par Alexander Hamilton. Durant le conflit, New York tient le rang de second port corsaire, en armant 55 unités à la course selon Maclay. En dépit du blocus britannique, l'un des premiers à sortir est le *Benjamin Franklin*, du 24 juillet au 24 août 1812, où il fait sept prises et 28 prisonniers. Cette goélette de 8 canons a 120 hommes d'équipage sous le commandement de J. Ingersoll. Il est à noter que le *Galloway* passe à Nantes en avril 1814 et y conduit la prise *Fanny*, un brick de Londres ; de même le sloop *Hero* du capitaine T. Waterman passe aussi en France. Ceci montre assez bien l'étendue des zones d'opérations, des Antilles à l'Europe.

Olivier Corre et Raynald Laprise

☛ Binckes, Coxon, *États-Unis*, Evertsen, Flibustiers, *Guadeloupe*, *Londres*, *Nantes*, New York, Sharpe, Tew

Niño don Pero (1378-1453)

Chef de guerre de la première moitié du XVe siècle, don Pero Niño naît en 1378 dans la région de Valladolid. Fils d'*hidalgos* proches du service de la couronne, il est élevé en même temps que l'infant de Castille, né une année après lui, et dont la nourrice n'est autre que la mère de Pero Niño. Il doit son ascension à cette proximité de la Cour et de l'infant, devenu Henri III de Castille en 1390. Marié avec la belle-sœur du connétable López Dávalos, Pero Niño se fait remarquer dans les combats qui opposent son souverain aux noblesses rebelles, ou encore à Jean Ier de Portugal. En 1404, Henri III, Roi favorable à l'extension de la puissance navale castillane, porte son regard sur Pero Niño lorsqu'il lui faut choisir un commandant pour une opération de police maritime en Méditerranée occidentale. Jusqu'en 1406, les succès militaires de ce favori permettent une ascension fulgurante étayée par de nombreux faits d'armes accomplis sur les côtes de la Méditerranée et de l'Atlantique. Toutefois, la mort de son protecteur en 1406 amorce une seconde partie de sa vie bien plus terne. Courtisan cherchant à consolider son honneur, il se fait jouteur et séducteur, dans l'espoir de contracter un second mariage qui lui soit favorable. Ses ambitions l'obligent plusieurs fois à s'exiler ou à se retirer, en particulier lorsqu'il séduit l'infante Beatriz de Portugal, ou encore Jeannette de Sérifontaines, veuve de l'Amiral de France. De même, en 1420, il commet l'erreur de miser sur l'ascension de l'infant Enrique. Ces intrigues ayant mal tourné, Pero Niño sait ne pas insister, évitant ainsi la rébellion. Il se repose sur la protection qui lui accorde Álvaro de Luna, connétable et très influent conseiller du roi Jean II. Commandant dans la garde royale, son dernier fait d'armes survient en 1431 lors de la guerre de Grenade. S'étant emparé du campement de l'émir Muhammad IX, Jean II le récompense du titre de comte de Buelna. Pero Niño semble ensuite s'être retiré dans sa seigneurie de Cigales.

Célèbre corsaire, la notoriété de Pero Niño repose essentiellement sur ses expéditions de 1404-1406. Ayant pour mission de sécuriser les lignes commerciales castillanes face à la course ennemie, tant sur la Manche qu'en Méditerranée occidentale, il est actif sur toutes les mers bordières. En Méditerranée, il apprend l'art de la

course et du raid côtier, avant de mettre à profit cette expérience dans l'Atlantique où il se révèle un meneur d'hommes ferme et un commandant audacieux, assuré par une grande capacité à manœuvrer sa flotte à la faveur du jusant (c'est-à-dire du reflux, des marées descendantes). Âpre envers les Maures qu'il considérait comme des ennemis naturels de son royaume, il se détourne quelque peu des ordres d'Henri III en 1404 en harcelant les côtes d'Afrique du Nord. Il poursuit également les corsaires chrétiens à Marseille, en Corse ou en Sardaigne, mais ses actions lui valent surtout des conflits diplomatiques qu'il ne parvient pas à démêler. Plus heureux face aux Maures, il en retire un excellent butin et une réputation d'audace inouïe, mais aussi une vilaine blessure. L'année d'après, Henri III, l'envoie contrer la course anglaise dans la Manche afin de protéger la route maritime des Flandres. Pero Niño fait jonction avec les navires de Charles de Savoisy à La Rochelle, à partir de laquelle il pille les rives de l'estuaire de la Gironde. Entre 1405 et 1406, malgré l'efficacité du guet de la mer anglais, les deux corsaires harcèlent les Cornouailles, Portland et les îles Anglo-Normandes. Ils ravagent Poole et défont les forces rassemblées par le corsaire Harry Pay. Ils éprouvent même les puissantes défenses de Dartmouth, Plymouth et Calais, malgré leur infériorité numérique. Trop audacieux pour les Français, ceux-ci finirent par se détacher de l'impétueux, mais dangereux, capitaine qui était prêt à remonter la Tamise pour menacer Londres. Après avoir semé terreur et incendies, en particulier sur l'île de Jersey avec l'appui des baleinières normandes, Pero Niño rentre à Santander sur mandement de son Roi, auréolé de gloire et d'une sérieuse réputation de course dans le milieu des mariniers.

Les aventures de don Pero Niño nous sont connues par les relations de la guerre de Cent Ans mais surtout par la chronique intitulée *Le Victorial*, rédigée par Gutierre Díaz de Gamez, porte-bannière de Pero Niño. Le récit, favorable et précis sur les éléments nautiques des expéditions, insiste sur le comportement loyal et vertueux du héros qui avait semé la terreur parmi les populations littorales. Exemple rare de mise en valeur des prouesses nobiliaires acquises en mer, le *Victorial* contribue à faire émerger des eaux troubles de la course un honneur chevaleresque contemporain de l'éveil des mers bordières de l'Occident médiéval. Pero Niño, *hidalgo* devenu c*aballero* grâce à la course et aux razzias côtières, devient une figure de la marine castillane sur ses deux rivages, figure issue des rivalités souveraines, désormais enclines à surveiller l'essor des profits résultants du commerce et de la pêche.

Pierre Prétou

☛ *Îles Anglo-Normandes, Calais, La Rochelle, Londres, Marseille,* Pay, Santander

Noets Cornil (?-ap. 1629)

D'une famille dunkerquoise, il est recruté pour le service du roi d'Espagne après avoir navigué sur différents corsaires vers 1621-1623. L'infante Isabelle veut relancer la course à partir de Dunkerque et accepte, le 2 septembre 1623, de déplacer le siège d'amirauté de Dunkerque à Bergues en contrepartie de l'équipement de douze navires. Cornil Noets reçoit le commandement de l'un d'entre eux. Devant le succès de cette escadre, les Hollandais tentent le blocus de Dunkerque. Cornil Noets s'illustre en sortant du port avec Adrien Ravrele, Antoine Kerlinck et Jean Wittebole, le 24 janvier 1624 en plein jour, en dépit de dix-huit vaisseaux ennemis. Les corsaires font deux prises mais l'une s'échoue en voulant échapper aux navires du blocus. Les Dunkerquois forcent le blocus en sens inverse mais Noets, séparé par la brume, doit d'abord combattre contre cinq ennemis.

En novembre 1626, le marquis Ambroise Spinola rétablit le siège d'amirauté à Dunkerque. En 1627, Cornil Noets est sous les ordres de Francisco Ribera, qui commande l'escadre de Dunkerque. Celle-ci rallie fin novembre l'Amiral don Fabrique au large du Morbihan avec dix-sept navires, à la demande de Richelieu

qui demande l'aide de la marine espagnole contre la Royal Navy. L'escadre revient en janvier 1628. On retrouve à nouveau Cornil Noets dans la flotte de dix-huit navires de Ribera qui, alliée aux navires de l'armateur Van de Walle, attaque avec succès la flotte marchande anglaise de la Tamise. Cornil Noets semble avoir encore navigué en 1629 année où la flotte de Ribera, divisée en deux escadres, s'empare d'un convoi de dix-huit hollandais et d'un second composé de treize anglais.

Noets apparaît ainsi comme représentatif de ces corsaires flamands profondément attachés à leur foi catholique. Les Espagnols recrutent les meilleurs d'entre eux pour commander les navires de leurs armadas en Atlantique et en mer du Nord.

Patrick Villiers

☛ *DUNKERQUE*, RICHELIEU, WALLE

NORAY LE PICART LOUIS, CHEVALIER DE
(v. 1663-1731, Calais)

Louis Le Noray est originaire de Picardie. Si sa date de naissance indiquée est véridique, il entre vers 16 ans dans les gardes de la marine de Brest (1679). En 1686, il est enseigne de vaisseau et, très rapidement, lieutenant de vaisseau, en 1691. Cette accélération en début de carrière se poursuit puisque dès l'ouverture de la guerre de Succession d'Espagne, il est fait capitaine de vaisseau à Toulon (1703), recevant la croix de Saint-Louis en 1706. En 1707, il escorte le marquis de la Jamaïque jusqu'à Caillery, en Sardaigne, pour la mise en défense de l'île face aux Impériaux. Durant le siège de Toulon, il assiste le commandant de la place, le comte de Langeron. C'est après le départ des alliés que le chevalier fait parler de lui dans la course. Dans le cadre d'un armement mixte, il monte le *Rubis* (56 canons, 800 tx et 330 hommes). Entre décembre 1707 et février 1708, il réalise trois prises devant les côtes espagnoles, deux Anglais apportant du poisson et la *Marie-Rose* de Marseille, capturée par un corsaire de Flessingue, l'*Aigle* (Henry Douest), devant la Sardaigne. Le corsaire préfère larguer les amarres et s'enfuir, abandonnant la cargaison de sucre, gingembre, casses, cochenille et cire. L'opération doit être bénéficiaire puisque Norey prend la tête d'une escadre plutôt importante en octobre 1708. En plus du *Rubis*, se trouvent la *Vestale* de 40 canons (lieutenant de vaisseau Vincent Du Castelet-Lombard), la *Parfaite* de 40 canons (capitaine de vaisseau Claude de Beaucaire) et la *Méduse* de 28 canons (La Chassagne). Une croisière qui génère 6 prises entre novembre et décembre, menées à Cadix, Carthagène ou Malaga, sauf la *Recouvrée* de Londres rançonnée 1 433 pistoles et l'*Audenarde* de Londres pour 604 pistoles. Il est probable que les cargaisons saisies, essentiellement du poisson ou du vin, ne compensent pas le montant de l'armement. C'est sans doute la raison qui pousse Noray à se contenter de deux vaisseaux de quatrième rang – histoire de fidélité également avec le chevalier de Malte Du Castelet-Lombard, qui s'était déjà illustré sur la *Parfaite* en effectuant, en compagnie du lieutenant de vaisseau Du Crest de Chigy (la *Vestale*), cinq belles prises (novembre 1706-janvier 1707).

Durant trois années, les deux vaisseaux naviguent de conserve. En octobre 1709, un Génois est saisi devant le cap de Gatte, chargé de sucre appartenant à l'ennemi. Le mois suivant, l'*Escape Galley* de Londres tombe à son tour malgré un billet de rançon contestable de la *Flore* de Dieppe (capitaine Chauvel) dont le montant est de 1 300 £. La veille de Noël, la *Forès Galley* de Londres est rançonnée 8 000 l-t. La campagne suivante débute en avril 1710, Jacques-Joseph Pallas de la Josse, avec la frégate l'*Adélaïde*, a momentanément noué son sort au leur. Il vient de capturer deux Anglais avant de s'emparer, à la hauteur du cap Sacratif, du corsaire le *Delfil Delcay* de Tétouan, dont le raïs est Ali Camixa avec un équipage de 60 hommes. Ensemble ou séparément, ils prennent la *Ruby Galley* de Londres qui vient du Levant avec du coton, des

poils de chèvre : une marchandise vendue près de 6 000 l-t à Malaga, puis, en mai, de la *Diligence Galley* de Londres qui porte du vin et du liège achetés à Barcelone et de l'*Eugène Galley* de Bristol provenant d'Angleterre avec des draps. En juin, la *Fores Galley* de Londres est saisie et la campagne s'achève en juillet avec la prise d'un Génois, devant Barcelone : le jugement est favorable. Pallas a eu plus de chance, ayant capturé un Catalan de Mataron, deux reprises françaises tenues par des brigantins mayorquins et la *Cerf Galley* de Bristol qui porte une commission en guerre. Toujours devant l'Espagne, Norey et Du Castelet-Lombard reprennent la mer en octobre. Une campagne de deux mois qui se traduit par la prise d'un pinque génois, de la *Résurrection* de Londres avec du blé, de la *Mary Galley* vendue ainsi que la majeure partie des marchandises à Carthagène, l'*Alexandre Galley* de Londres qu'il faut partager avec l'escadre de Rochepierre et une nouvelle *Mary Galley* de Londres que les deux officiers ramènent à Toulon. Le rythme établi est de deux campagnes par an. Le *Trident* et le *Rubis* appareillent en mars 1711. Ils se joignent à l'escadre de Guillaume Laigle et, le 1er avril, devant la baie de Vado, ils affrontent les éléments avancés de l'escadre de John Norris. Dans le combat très violent qui suit, Du Castelet-Lombard est tué. Norey doit rentrer à Toulon. Sur la route du retour, avec des navires de l'escadre de Cassard, le *Saint-François de Paule et Saint-Clément* de Venise est arraisonné, ex-*Notre-Dame de la Garde* de Marseille, chargé de blé. La croisière suivante s'annonce beaucoup plus prometteuse. L'habitude aidant, les papiers de l'amirauté conservent au capitaine Du Castelet-Lombard le commandement du *Trident*. Le 10 juillet, quatre marchands sont appréhendés. Si l'*Aventurier* de Londres n'est rançonné que de 1 000 piastres, la *Northumberland Galley* venant de Zantes l'est elle pour 11 000 piastres, tandis que la *Galère de Lisbonne* (anglaise) venant de Livourne et la *Providence* d'Amsterdam venant de Zantes sont envoyées à Carthagène. C'est la dernière campagne connue menée par le chevalier de Noray. En revanche, faute d'embarquement, il est capitaine d'une compagnie qui part dans l'escadre de Cassard pour les Antilles entre 1712 et 1713. Il devient par la suite commandant de la marine à Calais où il meurt en 1731. Comme le comte de Ligondès ou le chevalier de Rochepierre, Noray illustre cette pratique de l'armement mixte, certes comme palliatif, mais qui s'appuie sur une situation exceptionnellement favorable : la maîtrise de la mer anglo-hollandaise et l'activité économique qui permet à la course provençale de s'épanouir.

Philippe Hrodej

☛ *BARCELONE, BREST, CADIX, CALAIS, CARTHAGÈNE,* CASSARD, LAIGLE, LIGONDÈS, *LONDRES, MALTE, MARSEILLE,* NORAY LE PICART, *TOULON*

NORTH NATHANIEL
(v. 1675, Bermudes-v. 1712)

Nathaniel North est le descendant d'un engagé ou *indentured servant* établi dans la communauté de Tucker's Town dans la paroisse de St. George. Dans son jeune âge, il suit probablement le même chemin que son père comme charpentier ou scieur de long. À cette époque, l'entreprise de l'*Amity* commandée par l'illustre personnage de l'île, Thomas Tew, fait grand bruit. Apparemment, il embarque à l'âge de 17 ou 18 ans comme cuisinier sur un bâtiment flibustier d'où il est tiré pour servir sur le *HMS Reserve* en 1695. Le commandant Wilmot est en effet revenu à la Jamaïque après l'expédition menée par les Anglo-Espagnols contre les villes du Cap et du Port-de-Paix, au nord de Saint-Domingue. Le succès militaire entraîne néanmoins un désastre sanitaire. Le *Reserve*, comme trois autres vaisseaux, ne peut rentrer en Angleterre faute d'équipages suffisants, d'où le *press gang* (enrôlement forcé) opéré à la Jamaïque qui achève de détruire le tissu flibustier existant. Le capitaine John Moses, qui prend le commandement, abandonne son navire, le *Swan*, inutilisable à cause des vers qui ont envahi sa coque. North participe donc au combat destructeur

que cette grosse frégate de 46 canons livre, en vue du cap Saint-Nicolas, contre l'*Espérance* de D'Amon et de Du Casse. Le fait qu'il n'ait pas été jugé prive de sources habituellement très utiles. Il est probable que, pour en finir avec une existence trop stricte, il s'évade pour retrouver la flibuste avant d'être « pressé » une nouvelle fois sur la *Mary*. Il récidive, monte sur le corsaire *Neptune* mais, poursuivi par la malchance, il est cueilli par l'*Assistance*. Il navigue ensuite sur des marchands avant de trouver à s'engager, dans les dernières années de la guerre, sur le *Pélican*, de 18 canons, au Rhode Island. Ce navire corsaire, vieux et prenant l'eau, est sensé courir contre les Français sur les côtes ouest-africaines, mais capitaine et équipage tournent pirates à l'annonce de la paix, n'ayant pas reçu leurs gages. North est élu quartier-maître alors que le *Pélican* fait voile vers l'océan Indien. Ce bâtiment rejoint la *Mocha* (Robert Culliford) et le *Soldado* (Dirk Chivers ou Sievers) pour s'emparer du *Great Mohammed* à l'entrée de la mer Rouge. Il semble que les pirates du *Pélican* n'aient pas eu droit à tout le partage du butin, étant intervenus trop tardivement. Le *Pélican* s'empare néanmoins de trois navires arabes en mer d'Oman. L'un d'entre eux reçoit 26 canons et est rebaptisé le *Dauphin*, monté par le capitaine Samuel Inless, tandis que le *Pélican* est abandonné. Obligés de revenir à Madagascar à la suite d'avaries dues à la tempête, les pirates partagent le produit du larcin (on parle de 400 £ chacun). En 1699, un navire danois est encore capturé. Le *Dauphin* est inconsidérément incendié à l'approche des trois vaisseaux britanniques du commandant Littleton. Pourtant, durant ses huit mois passés à croiser devant Madagascar (mai-décembre 1699), Littleton ne tire pas un coup de canon. Plusieurs compagnons de North préfèrent saisir l'occasion de l'amnistie qui leur est offerte, ce dont ne profite pas le Bermudien. En avril 1700, il rejoint une bande de pirates qui s'emparent du *Speaker* sur lequel il se retrouve quartier-maître du capitaine Bowen, jusqu'au naufrage de ce dernier, en décembre 1701. Il croise sous George Booth puis à nouveau sous Bowen sur le *Speedy Return* et enfin sur le *Prosperous* (Howard). En mars 1703, la prise du *Pembroke* (capitaine Woolley) permet à North de devenir capitaine du *Speedy Return*. Après plusieurs mois passés à l'Île de France, North s'établit avec son équipage sur la côte est de Madagascar. Jouant sur les rivalités tribales, il s'empare d'esclaves et de femmes, de vaches et diverses marchandises, vivant à la manière indigène parmi les Mangouriens. Cette existence de rentier ne peut durer éternellement. Au début de 1707, il est quartier-maître sur le brigantin le *Charles* commandé par John Halsey et croise en mer Rouge. Halsey s'étant rendu maître de deux navires anglais, il passe sur l'un d'entre eux, le *Neptune*, et laisse le brigantin à North qui devient capitaine pour peu de temps : son navire, en mauvais état, se brise sur les récifs de Matitane en 1709. Avec son équipage, North se livre à la traite entre Mananjary et Fénérive avant d'être assassiné par des Malgaches vers 1712.

Philippe Hrodej

☛ AMON, DU CASSE, CULLIFORD, FLIBUSTIERS, HALSEY, *ÎLE DE FRANCE, MADAGASCAR,* SIEVERS, TEW

NOUVELLE-ORLÉANS (LA)

Cette ville est établie sur la rive gauche du Mississippi, à une centaine de kilomètres de l'embouchure de ce fleuve, sur les bords du lac Pontchartrain. Elle est fondée en 1718 par Jean-Baptiste Le Moyne de Bienville, baptisée en l'honneur du Régent, le duc d'Orléans. C'est l'époque, après le rachat du monopole sur la Louisiane aux mains du financier Crozat, où Law fonde sa Compagnie d'Occident. Cet important port est élevé en 1722, à la place de Mobile, comme siège du gouvernement et résidence de l'archevêque de la Louisiane. Cette vaste colonie française couvre en théorie près du tiers de la partie métropolitaine des actuels États-Unis. Bien que mise en danger en 1727 par le soulèvement des Indiens natchez, le port conserve le débouché des productions agricoles de la région – riz, tabac, indigo ou maïs –, mais la France délaisse sa colonie. En 1762, le traité

secret de Fontainebleau la cède à l'Espagne – *de facto* en 1764. Le mécontentement des colons français, réprimé par l'Espagne comme une révolte, voit l'exécution de Nicolas Chauvin de La Frénière et quatre de ses camarades en octobre 1769 ; ce dernier était l'investigateur de la révolte. En 1800, la Cour de Madrid restitue le port et la colonie à la France.

La Nouvelle-Orléans détient une position stratégique puisqu'elle contrôle la navigation sur tout le Mississippi. Cette donnée se renforce encore après la guerre d'Indépendance, alors que le fleuve constitue la frontière entre la nouvelle République, ses *Westerners* à l'est, et les possessions espagnoles à l'ouest. Surtout, il est la seule voie de commerce vers le golfe du Mexique et sa fermeture constituerait un *casus belli* pour les États-Unis. La ville présente le visage d'une population cosmopolite : Français, Espagnols, esclaves ou affranchis africains, Américains, etc. Avec 11 000 habitants en 1801, La Nouvelle-Orléans connaît un développement très rapide au début du XIXe siècle. Le 20 décembre 1803, la ville est, comme la Louisiane, cédée par la France aux États-Unis, même s'il faut attendre une dizaine d'années avant que la Louisiane ne devienne un État de plein exercice. C'est durant cette période que de nombreux colons français repliés de Saint-Domingue installent une base corsaire à La Nouvelle-Orléans. L'épisode le plus célèbre est celui des Baratarians avec les frères Laffite, inexpugnables depuis leur entrepôt des bayous. Ils utilisent le marché de la grande ville pour liquider leurs prises espagnoles ou anglaises et financent les élites locales en échange de l'autonomie de fait de leur sanctuaire. La Nouvelle-Orléans devient, en dépit du *Restriction Act* du Congrès, le point de vente des prises faites par les corsaires des Antilles. Ceux-ci profitent de plusieurs conditions favorables, à commencer par la situation. En 1804, le bureau des douanes de La Nouvelle-Orléans est dirigé par six personnes. Les Américains, au contraire des Espagnols, fonctionnent sur le principe de déclarations sur l'honneur. Il en va de même pour les corsaires ! De plus, la ville n'a pas de garnison, et les pirates s'y avitaillent, encouragés par les autorités locales dont le procureur. La population est heureuse de la violation de l'embargo qui lui permet de profiter de l'esclavage – indissociable de l'économie louisianaise – et des marchandises de prises. Enfin, la plupart des habitants sont d'origine française, créole, et plus proches des corsaires de la République ou de l'Empire que de leurs nouveaux maîtres américains. En 1810, la ville compte 24 552 habitants dont seulement 3 200 sont anglais ou américains ! Le commodore David Porter, qui prend en août 1808 le commandement de la Marine américaine dans le Golfe, est chargé d'y supprimer la piraterie en coopération avec les Espagnols. Il s'appuie sur une station à terre et une vingtaine de canonnières. Lorsque des corsaires se présentent devant le port et tentent de faire de la contrebande sous prétexte de réparations nécessaires, il décide d'intervenir. En février 1809, il menace le *Duc de Montebello*, l'*Épine* et l'*Intrépide* d'ouvrir le feu depuis ses modestes canonnières s'ils ne se rendent pas, au grand dam des habitants. Les corsaires s'exécutent. Le procureur Grymes traîne des pieds, en dépit de commissions en course trouvées… en blanc ! Les marins corsaires sont acquittés en août par le juge Hall, grâce à une argutie juridique. Dégoûté, le commodore, qui ne peut se faire protéger dans sa maison de nuit, retourne avec sa famille à Washington. Il démissionne, en juillet 1810, traîné en justice par les avocats des armateurs des navires corsaires saisis ! Le commodore John Shaw lui succède.

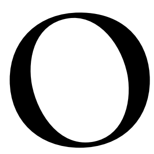
Durant la guerre de 1812, La Nouvelle-Orléans arme six corsaires, désormais américains. Le lougre *Cora* de 6 canons et 30 hommes, du capitaine J. George, la goélette de trois canons *Hornet*, le *John* ou la goélette *Victory* (un canon) ne prennent rien. La goélette de quatre canons *Spy*, du capitaine R. Beluche à la tête de 100 hommes d'équipage, prend la *Jane*, un navire de valeur chargé d'acajou qu'il expédie à La Nouvelle-Orléans. La goélette *Two Friends* du capitaine H. Ferlat, armée de trois pièces, détruit en mer le sloop *Venus* de la Jamaïque. Mais la

volonté du gouvernement américain jointe à l'offensive des Anglais modifie les conditions de la course à partir de La Nouvelle-Orléans. En effet, dans les jours qui suivent l'échec de leur débarquement à Baltimore, les Britanniques imaginent la même opération contre La Nouvelle-Orléans. L'idée est loin d'être absurde : sa réussite couperait le commerce américain par le Mississippi. Or en dépit de son importance, la ville n'a qu'un périmètre central qui soit fortifié ; elle s'est étendue très au-delà des remparts et le gouvernement américain a négligé de la faire fortifier. Le général britannique Ross, à qui incombait la conduite de l'attaque, ayant été tué devant Baltimore, sa mission revient au général Sir Edward Packenham. Le corps expéditionnaire, 8000 vétérans de Wellington, cantonné à la Jamaïque, à Negril Bay, appareille le 26 novembre 1814 sur une soixantaine de navires (la moitié de guerre). La place de La Nouvelle-Orléans est commandée par le général Andrew Jackson, célèbre volontaire de la guerre d'Indépendance, avocat et fondateur du Tennessee. Avec l'aide des volontaires aguerris de ce dernier État, il avait entrepris d'enceindre l'agglomération de manière provisoire. Il dispose de 6000 hommes sous ses ordres, mais très hétérogènes : outre ses Tennessiens avec leurs fusils longs, sont enrôlés des militaires, des gardes nationaux et une centaine d'esclaves libérés formés en deux bataillons dont un commandé par Joseph Savary. On compte aussi les flibustiers de Laffite. Ses indicateurs espagnols l'ayant informé que le bayou Bienvenu n'était pas défendu, après deux jours d'hésitation, Packenham fait débarquer 2000 hommes. Dans la nuit du 22 décembre 1814, ils remontent ce bayou sur des chalands armés. Arrivés à quelques kilomètres de La Nouvelle-Orléans, ils commettent l'erreur de bivouaquer et tombent sous le coup d'une contre-attaque de Jackson. Suivent trois semaines de guerre de position. Packenham attaque enfin, avec 5000 hommes, le 8 janvier 1815. Il échoue et est tué ainsi que 700 des siens. Les combattants ignoraient que le traité de paix était signé depuis deux semaines. Cet échec sauve le port, permettant au processus d'intégration de la Louisiane comme État américain d'aboutir. Il coïncide avec la fin de la flibuste à La Nouvelle-Orléans dont les Américains expulsent les Baratarians vers la côte texane, où les Laffite succèdent à Aury à Galveston. Il convient à cet égard de mentionner le groupe des *Associés de La Nouvelle-Orléans,* une réunion informelle d'hommes influents plutôt qu'une réelle organisation. Ces membres opèrent dans le secret. Ils sont alors seulement désignés par un numéro et utilisent la course à des fins politiques visant l'affaiblissement de l'Espagne et le rattachement aux États-Unis de leurs colonies autour du Golfe, par exemple la Floride. Leurs chefs sont deux juristes en vue, Edward Livingston, de New York, et John R. Grymes, ainsi que Abner L. Duncan et Pierre Laffite. Ils utilisent divers boucaniers ou aventuriers comme l'Anglais Mitchell ou le Français Aury. Dans les faits, le groupe disparaît pratiquement au début de 1818, à la suite de l'échec de l'expédition de Mina, qui les avait divisés en deux fractions, l'une favorable à un gain rapide suite à un raid sur Pensacola, l'autre proche de l'idéal indépendantiste mexicain souhaitant un établissement à Galveston.

La Nouvelle-Orléans présente deux visages successifs dans l'histoire de la course. Une première époque forte est celle antérieure à 1812 où la course – la piraterie en vérité – est un moteur indispensable de l'économie locale, mais est largement exogène. Dans une seconde et brève période entre 1812 et 1814, la course est locale, mais très modeste dans son nombre d'armements ou la classe de ceux-ci. Politiquement, La Nouvelle-Orléans perd son statut de capitale de l'État de Louisiane en 1852. Ce premier XIXe siècle qui est son âge d'or, basé sur le commerce du coton, prend fin avec la guerre de Sécession. Durant celle-ci, l'Amiral nordiste David G. Farragut s'empare de la ville en 1862.

Olivier Corre

☛ AURY, *BALTIMORE, ÉTATS-UNIS,* FLIBUSTIERS, *GALVESTON,* LAFFITE



Ogeron de la Bouère Bertrand d’ (1613-31 janvier 1676, Paris)

Ogeron est considéré, à juste titre, comme le père fondateur de la colonie de la Tortue et de la côte de Saint-Domingue. Baptisé le 19 mars 1613 à Rochefort-sur-Loire, il est le fils de Bertrand, marchand aisé anobli en 1643. Troisième enfant des quatre qui survivent, il s’engage à 17 ans dans l’armée, avec l’appui de son oncle Jérôme Blouin, qui finit comme intendant de Versailles. Ce Rochefortais, après dix ans de service, est capitaine au régiment de la Marine, le plus ancien régiment des troupes embarquées, propriété de Richelieu. La mort de son père, en 1653, l’oblige à quitter son régiment. Il place une grande partie de sa fortune dans des actions de la Compagnie de la France méridionale, méditant un établissement en Guyane. À 44 ans, il gagne la Martinique avec ses propres engagés, des marchandises et des outils. Malheureusement, l’entreprise est un échec. Ogeron se laisse convaincre de suivre des boucaniers pour aller tenter sa chance sur la Grande Île d’Hispaniola. Démuni à la suite du naufrage de son navire, fortement endetté, il y mène la dure vie de chasseur. Selon Dutertre, c’est là qu’il se forge la réputation de « père des pauvres et de tous les misérables », assurant le transport de 200 à 300 colons. Désintéressement, bravoure, fermeté, voilà de quoi le faire remarquer par Colbert. Ogeron reçoit sa commission de gouverneur de la Tortue en février 1665 et prend possession plusieurs mois plus tard de ce bastion flibustier, au nom du Roi et de la Compagnie des Indes occidentales. Comme ses successeurs immédiats, Ogeron possède des esclaves et des habitations – à Port-Margot, Léogane et sans doute aussi au Petit-Goave –, se trouve bien placé pour faire le commerce de sucre – depuis sa plantation martiniquaise –, d’indigo et de pétun. Cependant, le père fondateur utilise naturellement la flibuste. En l’absence de troupes régulières, devant compter sur des milices fort indisciplinées, c’est d’abord un moyen de défense efficace, un véritable outil de dissuasion pour les Espagnols voisins à un moment où, après les grandes expéditions d’Henry Morgan, les autorités jamaïcaines adoptent une politique beaucoup plus réaliste contre les Espagnols. Le commerce, désormais prioritaire, draine vers la Tortue des centaines de Frères de la côte déçus et indésirables, à la recherche d’une commission derrière laquelle abriter leurs déprédations. En 1669, Ogeron parle de 1 600 à 1 700 hommes, 2 000 trois ans plus tard qu’il est loisible de lâcher avec la guerre de Hollande qui débute en 1672. Certes, l’apport des flibustiers et gens de la côte que le gouverneur conduit à de Baas pour mener une descente à Curassol est un véritable désastre à la suite du naufrage de 300 Domingois à Porto Rico. L’expédition de secours qu’il dirige après s’être échappé des griffes espagnoles ne connaît pas plus de succès. Cependant, dans d’autres opérations, le dixième du produit du butin est une source de revenus importants pour l’Angevin, que l’on pense à la

prise de Maracaïbo en 1666 et aux campagnes de Jean David Nau dit François l'Olonnais, de François Trébutor, de Michel Le Basque, de Jean Picard. Par ailleurs, Ogeron finance ou prend des parts dans plusieurs armements, entretient des frégates ou d'autres embarcations vouées à la course : Jean Picard, en 1668, Trébutor et Le Gascon, en 1669, commandent des frégates où il est intéressé. Le seul problème est d'éviter que les flibustiers, attirés par les prix plus attractifs des marchandises et les tavernes accueillantes du Port Royal ne persistent à liquider dans l'île britannique. Ogeron, eu égard à ses intérêts propres, pallie cet inconvénient en utilisant un agent sur place. Robert Byndlos, beau-frère de Henry Morgan, a la procuration du gouverneur de la Tortue. Et puis, Ogeron possède également une habitation à la Jamaïque d'où il peut écouler les vins et eaux-de-vie qui lui viennent de France et envoyer en Angleterre des marchandises provenant de ses propriétés. Il a sans doute récupéré quelques reliefs des expéditions de Morgan. Mais bâtir une colonie menacée de toutes parts demande beaucoup d'effort et d'argent. Deux séditions l'épuisent. Il revient en France à la fin de 1675, espérant enfin rencontrer son ministre et le convaincre de s'emparer de la partie espagnole de Saint-Domingue. En vain. Il meurt peu après de dysenterie.

Philippe Hrodej

☛ BAAS, BOUCANNIERS, DUTERTRE, FLIBUSTIERS, FRÈRES DE LA CÔTE, NAU, *LA TORTUE,* LE BASQUE, MORGAN, *PETIT-GOAVE,* PICARD, *PORT ROYAL,* RICHELIEU, TRÉBUTOR

OHIER LOUIS-ATHANASE
(1730-1813, Rennes)

Fils d'un marin disparu dans l'océan Indien, Louis-Athanase Ohier embarque à Lorient en 1739 sur le *Chauvelin* pour l'Inde et l'Île de France. Il effectue un second voyage sur l'*Hercule* en 1742-1743. Après une expédition négrière sur le *Grand Vigilant,* il est enseigne en 1746 sur le corsaire le *Fortuné,* commandé par Vincent de Brimanière. Le navire fait deux prises avant d'être capturé par l'ennemi. Libéré rapidement, Louis-Athanase Ohier se retrouve, en 1747-1748, second lieutenant à bord de la *Gloire*, corsaire de 300 tx, commandé par Thomas Donat de la Garde.

À la paix, Ohier change de destination : deux voyages de pêche à la morue, puis à nouveau en Afrique en 1753 sur *l'Heureux Captif* avant de s'engager sur la *Perle* sous les ordres de Robert Surcouf qui accomplit un fructueux voyage négrier en 1755-1757. En février 1758, il devient le second d'Yves Cadoret sur la *Bellone* armée par Robert de la Mennais ; après quelques prises médiocres, elle est capturée par les Anglais en avril. De retour de captivité, Louis-Athanase Ohier entre au service de Monsieur de Châteaubriand comme second sur l'*Amarante,* commandée par Claude-Dominique Avice. Entre le 4 octobre 1760 et le 16 février 1761, il participe à la prise de 12 navires ennemis dont le *Phénix*, négrier parti de Liverpool et le *Prince-Frédéric,* vaincu après deux heures de combat. L'*Amarante* repart en avril 1761 sous la conduite de Joseph Brisson, secondé par Ohier. Elle fait 7 rançons et 3 prises avant d'être capturée en septembre par le *Mars*, frégate anglaise de 74 canons.

Devenu capitaine en 1764, Louis-Athanase Ohier est engagé par Pierre-Jacques Meslé de Grandclos. Il commande cinq expéditions de traite : en 1764 (*l'Heureux* de 150 tx), 1766, 1769, 1771 et 1776 (le *Sévère* de 300 tx). En 1770, avec l'*Américain,* il effectue un transport de troupes en Guadeloupe. Il est à nouveau au service du Roi en 1779 puis en 1781 (pour l'escadre de Suffren) où son navire, le *Sévère*, est pris en octobre par l'*Annibal*. Libéré pour la quatrième fois, Ohier repart à l'automne 1782 sur les *Deux Sœurs* à destination de l'Île de France.

En 1785 il commande le *Mesny* (760 tx) pour l'Angola. Cinq ans plus tard, il est seulement second du *Bon Ménage,* armé par Harrington, beau-frère de Meslé de Grandclos ; le bâtiment se rend à l'Île de France puis à Pondichéry avant de passer en Afrique pour faire la traite. En mai 1793, le navire est capturé en Guadeloupe avec

sa cargaison. Louis-Athanase Ohier achève sa longue carrière sur des canonnières basées à Cancale. Hébergé par son fils en 1808 à Rennes, il y meurt en 1813. De deux mariages – Nicole Merven, morte en 1781, et Anne Dubois – il a eu six enfants dont Louis-Marie-Joseph, qui décède en 1846 et a également été capitaine de négrier.

Alain Roman

☛ Avice, Châteaubriand, *Guadeloupe, Île de France,* Meslé de Grandclos, Suffren, Surcouf

Olarte Orozco Gaspar
(fin XVIe s.-XVIIe s.)

Si l'on en croit ses propres déclarations, Gaspar de Olarte y Orozco a commencé à servir Philippe II d'Espagne lors de l'*Invincible armada*, en 1588, aux côtés de son beau-père, le général Martín de Bertendona. En 1627, le service du Roi leur a coûté sept galions en contrepartie desquels Gaspar de Olarte demanda au Roi deux habits militaires pour ses deux beaux-fils. Il est intéressant de noter que l'un d'entre eux est issu du lignage marchand le plus important de la ville de Bilbao au XVIe siècle, celui des Echávarri.

Tandis que jusqu'aux années 1580, familles marchandes et familles d'armateurs-corsaires-officiers observent une politique matrimoniale largement endogamique, à partir de la fin du XVIe siècle et au XVIIe, les difficultés commerciales d'une part et la multiplication des conflits dans l'Atlantique de l'autre promeuvent la montée en puissance d'un groupe de familles d'hommes de guerre qui s'allie avec les meilleures familles marchandes. Cette alliance ouvre de nouvelles voies d'ascension sociale, car elle leur permet, outre l'obtention possible d'un titre, de placer leur progéniture dans les affaires d'État. Sur place, à Bilbao même, à la chancellerie de Valladolid comme à la Cour, l'autorité morale de Gaspar de Olarte Orozco sert les intérêts du groupe familial. Ainsi est-il curateur de son beau-fils, Pedro Vélez de Echávarri, et à ce titre doit le nourrir ainsi que deux de ses employés et s'occupe de défendre ses intérêts en toutes occasions.

Jean-Philippe Priotti

☛ Bertendona, *Bilbao*

O'Malley Grâce ou Gráinne
(v. 1530-1603)

Grâce O'Malley – Mháille décliné au féminin – se présente et agit avant tout comme l'épouse ou la veuve de deux chefs de clan. Elle est la fille et enfant unique d'Owen Dubhdara O'Malley, seigneur d'Umhall Uachtarach dans la baronnie de Murrisk, comté de Mayo – nord-ouest de l'Irlande – et de Margaret, fille de Conchobhar Óg Mac Conchobhair O'Malley de Moher dans le même comté. Elle serait née vers 1530, aurait passé son enfance entre Belclare et l'île de Clare, recevant une bonne éducation. On ignore tout d'elle jusqu'à son premier mariage avec Dónal, seigneur tánaiste – désigné comme successeur – du clan O'Flaherty dans le Connemara, comté de Galway. Le couple a trois enfants, Owen, Margaret et Marrough. Au moment où les archives font allusion à Grâce, en 1577, Dónal est mort lors d'une bataille et elle a dû reconquérir le château de Hen – près du lac de Corrib – pris par le clan des Joyce. Revenue habiter dans l'île de Clare, une grande partie du clan O'Flaherty la suit après qu'on lui a refusé le tiers de l'héritage lui revenant selon la loi gaélique en vigueur. Elle s'est remariée à Richard, seigneur tánaiste des Burke dans le Bas Connaught, comté de Mayo, encore appelé Richard an Iarainn ou Iron Richard. Il détient la baronnie de Burrishoole, qui touche celle de Murrisk. Voici campée une situation familiale complexe. En 1577, Sir Henry Sidney, lord député, visite Galway et rencontre à l'occasion Grâce. Il la décrit comme la plus fameuse capitaine de mer. Il faut dire qu'elle lui offre les services de sa flotte de trois galères armées de 200 hommes. Elle est pourtant arrêtée peu après par Gerald Fitzgerald, duc de Desmond,

et demeure près de deux ans dans les prisons de Dublin et Limerick bien que les motifs de son inculpation manquent de consistance sauf à penser qu'il s'agit d'un excès de zèle. Au printemps 1579, O'Malley est libérée. Desmond est entré pour la seconde fois, contraint, en révolte ouverte dans le Munster face à la couronne britannique. Cette révolte des Geraldines ne s'achève qu'en 1583 par la mise en place de la politique des plantations dans le sud de l'Irlande. La période est propice pour Richard Burke, les Anglais ne voulant pas d'un second front au Nord-Ouest. Le Lord President – gouverneur nommé par la reine – Sir Nicolas Malby laisse Richard prendre la tête des Burke fin 1580 et le fait chevalier l'année suivante. La mort de son mari en 1583 permet à O'Malley d'agrandir son domaine terrestre – elle récupère ainsi mille têtes de bétail – et maritime : elle part vivre au château de Carraighowley encore appelé Rockfleet, près de Newport, qui domine plusieurs ports où des bateaux peuvent trouver refuge. Alors que Grâce tente de nouer de bonnes relations avec le nouveau Lord President du Cannaught, Sir Richard Bingham, son fils Owen est tué par le frère de celui-ci en 1586, elle-même jetée en prison tandis que son dernier fils Theobald sert d'otage par la suite. Lors de la Rébellion de Burke, Bingham l'accuse d'avoir enrôlé des mercenaires écossais mais il ne peut empêcher qu'en 1591 Theobald ne devienne seigneur des Burke. Une nouvelle arrestation de Theobald précipite Grâce à Londres où elle rencontre Elizabeth (été 1593). Non seulement elle obtient l'élargissement des membres de sa famille mais, arguant de la *common law* britannique, en tant que veuve, elle réclame son douaire s'agissant des terres des O'Malley et des O'Flaherty, ce qu'elle n'aurait pu prétendre sous l'ancienne loi (Brehon law). En échange, la reine reçoit la promesse de la construction de nouvelles galères qui, loyauté oblige, serviront à maintenir l'ordre anglais dans les mers de Mayo. Elizabeth ne pense sans doute pas qu'aux Espagnols, les corsaires barbaresques font des incursions régulières sur les côtes anglo-irlandaises. De fait, l'administration locale ferme les yeux sur les activités illégales de cette maîtresse-femme qui meurt, selon toute probabilité, en 1603, ayant assuré, en collaborant avec les Anglais, la réussite sociale de Theobald, le plus riche propriétaire terrien de cette époque, fait vicomte de Mayo en 1627 par Charles Ier et devenant ainsi Sir Theobald Bourke.

Grâce O'Malley, dans cette habile construction sociale, utilise les ressources dont disposent sa famille et celles de ses deux maris. La mer joue un rôle important en ce que le père était impliqué dans le commerce au long cours, effectuant des voyages en Espagne pour ramener des vins, soieries et armes. Petite fille, elle s'était accoutumée à embarquer, d'où l'histoire selon laquelle elle aurait rasé ou coupé ses cheveux pour ne pas les emmêler aux cordages et accompagner ainsi son père dans la péninsule Ibérique. Elle y gagne son surnom de Gráinne Mhaol anglicisé en Granuaile. Mais à côté du commerce, la réputation de piraterie est ancienne dans la famille, s'exerçant à l'égard de pêcheurs rançonnés sous prétexte de droits à payer. Peu avant la mort de Dónal, les plaintes de piraterie se multiplient. Son premier mari possède une dizaine de bateaux mais lui laisse gérer ses affaires « maritimes ». Elle décide d'imposer un droit de passage à tous les navires passant à vue, à l'instar de ce qui se fait à Galway. Ses navires arraisonnent les marchands, percevant de l'argent ou partie de la cargaison pour disparaître ensuite dans quelque lieu secret de la baie de Clew qui, patiemment, passe peu à peu sous son contrôle. En cas de résistance, violence et meurtre sont de rigueur. À la fin des années 1560, Grâce, veuve, retourne à l'île de Clare. Sous prétexte d'aider les Anglais dans leur conquête de l'Irlande, elle va chercher avec ses bateaux des mercenaires ou *gallowglass* (soldats étrangers) aux Hébrides ou dans certaines îles écossaises, mais ses forces pillent au retour des îles isolées. Des navires sont capturés jusqu'à la hauteur de Waterford, ce qui signifie que sa flotte écume le nord, l'ouest et le sud de

l'Irlande. Elle s'empare encore de châteaux tels Curadh dans le Renyle ou Ou'Loughlin dans le Burren ou combat d'autres clans comme les Ou'Boyle et les McSweenye. Sa flotte a parfois été considérable ; les 200 ou 300 hommes dont elle dispose lui sont particulièrement fidèles, par l'exemple qu'elle donne en prenant la mer avec eux mais aussi par la puissance qu'elle acquiert : le château de Rockfleet, l'île de Clare et nombre de maisons fortes disséminées sur le littoral qui offrent autant de lieux d'asile, la piraterie contribuant probablement à faire vivre le pays et leurs familles.

Philippe Hrodej

☛ Boyle, *Londres, Munster*

Oquendo Antonio (1577, Saint-Sébastien-1640, La Corogne)

Antonio est le fils aîné de Miguel de Oquendo, capitaine général de l'escadre du Guipúzcoa, qui participa avec Álvaro de Bazán à la bataille de la Terceira et, aux côtés de Recalde, à l'*Invincible armada*, campagne au cours de laquelle il perdit la vie. En 1593, il débute sa carrière navale en tant que soldat à bord des galères de Naples, commandée à l'époque par Pedro de Toledo, se distinguant « por su bella índole y gran fondo de talento militar » (Par sa belle prédisposition et son talent militaire), puis l'année suivante sur l'armada océanique. Il n'a pas encore 18 ans lorsqu'on lui donne le commandement de petits bateaux (*bajeles ligeros*) : le *Delfín de Escocia* et la *Dobladilla*, appartenant à l'armada océanique. En 1604, avec ces deux *bajeles*, il vient à bout de deux navires de guerre corsaires anglais sur les côtes de Portugal. L'un est capturé et l'autre doit prendre la fuite. Oquendo, pour sa part, se dirige à Cascais où il est reçu triomphalement par les autorités lisboètes et, à cette occasion, Philippe III lui adresse même une lettre de félicitations. Après la mort du général Bertendona, on lui donne le commandement de l'armada de Biscaye, avec laquelle il doit protéger les côtes et les ports cantabriques contre la menace des corsaires hollandais qui incendient et pillent les navires espagnols.

En 1609, il devient général de la flotte de Cantabrie avec laquelle il lutte contre les corsaires anglais, hollandais et français qui essayent de s'emparer des flottes de retour d'Amérique, effectuant de nombreuses prises. À la même époque, Oquendo, intéressé par les qualités nautiques des frégates, demande au Roi d'envoyer des charpentiers de Dunkerque en Espagne. En 1614, à l'âge de 36 ans, il reçoit l'habit de Saint-Jacques ainsi que la commanderie de Berrinches qui produit 211 000 maravédis de revenus l'an. Bien qu'il ne soit sans doute pas insensible aux honneurs, Oquendo sait au besoin désobéir et bousculer la hiérarchie sans que sa carrière en subisse pour autant des revers. En 1619, tandis qu'il est nommé Amiral général de l'escadre océane pour remplacer Juan Fajardo, il refuse cette promotion, alléguant la construction de sa « capitane », l'enrôlement des gens de mer et de guerre de l'escadre et le fait qu'à ses yeux il n'est pas honorable de remplacer Fajardo. L'administration décide de sanctionner Oquendo et de le faire enfermer dans le château de Fuenterrabía, mais peu après la peine est commuée en réclusion dans le couvent de San Telmo, à Saint-Sébastien, avec autorisation de sortie pour aller inspecter l'avancée de la construction de son galion. Puis le prince Philibert de Savoie, son protecteur, intervient et obtient sa libération. Rapidement on lui donne un nouveau commandement, celui des galions de la Carrera de Indias.

En 1623, nommé général de galions, il hiverne en Amérique, à la tête de l'Armada de la Guardia, chargée de protéger la flotte de Terre-Ferme à l'aller et les deux flottes au retour. Bien qu'absous de tout blâme pour avoir refusé le remplacement de Fajardo et pour la perte de deux navires pendant une tempête – l'*Espíritu Santo* et la *Santísima Trinidad* –, il est privé de ses offices dans la *Carrera de Indias* pendant quatre ans et doit s'acquitter d'une amende de 12 000 d due au retard occasionné. De plus, il est accusé d'irrigularités et de favoritisme dans

la conduite de son commandement, intégrant des navires inadaptés au sein de la flotte appartenant à ses amis, comme dans le cas des deux navires perdus avec leur chargement.

Toutefois, après la capture de la flotte de Nouvelle-Espagne à Matanzas, en décembre 1628, la royauté fait de nouveau appel à lui. Il reçoit l'ordre de transférer la flotte de la mer Océane, dont il était l'Amiral, de Lisbonne à Cadix. Oquendo est à la tête de 29 navires, mais une bonne partie nécessite des réparations. La flotte qui s'apprête à traverser l'Atlantique réunit à Cadix 36 navires, en août 1629. Dans les Caraïbes, au sud-est de Puerto Rico, dans l'île de Nieves, elle rencontre une force de neuf bâtiments dont deux seulement réussissent à s'échapper, les prises étant chargées de tabac. À cette occasion, Oquendo secourt un navire espagnol, trop proche de la côte, et débarque ses hommes pour une offensive terrestre qui se solde par la mort de 22 ennemis et le contrôle du fort et de son artillerie. Après avoir brûlé les entrepôts de tabac et les différents édifices, embarqué les prisonniers et consulté les autres officiers, Oquendo décide de se diriger vers Saint-Christophe, autre centre de culture illicite de tabac et repaire de corsaires. Sur le chemin, la flotte s'empare des forts français. Les Espagnols saisissent 129 canons, 42 mortiers, 1 350 mousquets et arquebuses avec d'abondantes munitions et de nombreux soldats. La flotte va ensuite hiverner à Carthagène avant de retourner en Espagne depuis La Havane. Elle gagne Cadix en août 1630. Antonio de Oquendo devient membre du conseil de guerre. À Lisbonne, il prépare une flotte dans le but de déloger les Hollandais installés à Pernambuco. Le gouverneur portugais avait brûlé ses bateaux plutôt que de les laisser aux ennemis : Oquendo ne doit pas attendre d'aide des forces locales. Il quitte Lisbonne avec 26 vaisseaux et 5 000 hommes début mai 1631, défait les Hollandais, pourtant dotés de forces navales supérieures, et rentre triomphalement à Lisbonne en novembre. Bien que les pertes soient plus lourdes du côté des Hollandais, notamment par l'incendie de leurs trois meilleurs galions, des pertes en hommes et en bateaux sont constatées dans les deux camps et il ne semble pas que des prises aient été réalisées aux dépens de l'ennemi.

En 1632, Oquendo est promu capitaine-général de la flotte de la Nouvelle-Espagne et en 1635, capitaine-général des navires qui rentrent de Terre-Ferme. Il rentre l'année suivante en Espagne, au moment où la guerre entre la France et l'Espagne est officiellement déclarée. En 1636, combattant les forces navales françaises en Méditerranée, Antonio écrit au Roi que la flotte ennemie compte 70 navires, dont certains de plus de 2 000 tx, ce qui ne s'était jamais vu sur mer. En effet, ses deux plus gros navires venant de Biscaye jaugent 700 tx. En 1637, l'Amiral participe à la prise de Nice, le plus grand port de Savoie, alliée de la France. Mais après avoir été incorporé à l'escadre de Naples, il fait part au monarque des mauvaises conditions dans lesquelles se trouve la flotte pour livrer bataille. Il reçoit l'ordre de relâcher à Mahón où il hiverne ; par la suite, il est nommé gouverneur de Minorque et fait opérer la rénovation des fortifications et de l'artillerie de l'île.

En juin 1638, à cause du manque de vivres, il ne peut sortir de Minorque et empêcher la réunion des forces françaises de Brest et de Toulon en Provence. Après le désastre de 1638 dans les ports guipuzcoans, le Roi exige l'aide de la flotte de Flandre et réclame la présence d'Oquendo. En juillet 1639, Olivares informe la junte des flottes qu'Antonio de Oquendo est à Cadix avec 24 navires tandis que Lope de Hoces en a 63 à La Corogne et que d'autres sont attendus de Naples et de Cantabrie. Pour l'inciter à continuer à servir le monarque castillan, le Roi le fait vicomte. Oquendo prend le commandement de l'armada en direction des côtes cantabriques pour aller pourchasser et détruire la flottille française. Il part ensuite convoyer des fantassins italiens et espagnols, ainsi qu'une cargaison d'argent des Indes occidentales, à Dunkerque. Mais cette flotte est plus qu'une force de transport. De fait, Olivares se propose de détruire la

flotte hollandaise dans la Manche. Il s'agit de rétablir la suprématie navale espagnole dans les eaux de l'Europe du Nord. Une flotte d'une centaine d'unités, qui n'était pas sans rappeler l'*Invincible armada*, armée de 2000 canons, avec 30000 hommes dont 16000 combattants, sort de La Corogne le 6 septembre. Du 16 au 18 septembre les navires d'Oquendo sont engagés dans une course poursuite avec ceux de Tromp. Gravement endommagés, ils se réfugient en Angleterre dans la rade des Dunes. Quatorze vaisseaux et 3000 soldats réussissent à traverser de nuit jusqu'à Mardyck et d'autres font de même dans des bateaux de pêche. Mais lorsque le 21 octobre, Oquendo tente une sortie, les Hollandais se saisissent de neuf galions tandis que cinq des six navires de l'escadre de Dunkerque et trois galions espagnols parviennent difficilement jusqu'à la rade de Mardyck. Les autres, pris dans la tempête qui disperse la flotte de Tromp, le 22, se brisent sur les côtes de France. La flotte espagnole est donc battue et à moitié détruite par les Hollandais en septembre-octobre 1639, malgré l'intervention des Dunkerquois. Oquendo réussit à rejoindre Mardyck d'extrême justesse. Il retourne à La Corogne en mai 1640, très malade, et il y meurt peu après.

Jean-Philippe Priotti

☛ Bazán, Bertendona, *Brest, Cadix, Dunkerque,* Hoces, *Lisbonne,* Martinez de Recalde, *Saint-Sébastien, Toulon,* Tromp

Oquendo Miguel (v. 1530, Saint-Sébastien [Guipúzcoa]-1588)

Moguel Oquendo est berger dans sa jeunesse. Il commence sa carrière maritime comme charpentier et calfat, et loue ses services à la journée en Pays Basque comme en Andalousie. Il effectue par la suite des campagnes de course et devient armateur.

En 1568-1569, il est inquiété par le Saint-Office pour être entré en relation avec un parent assigné à résidence et condamné par l'Inquisition. Cela le conduit en prison avec son beau-père et son neveu. Oquendo bénéficie finalement d'un huis clos assorti d'une amende.

En 1581, le Roi insiste pour qu'Oquendo et le capitaine-général de la province fassent accepter la création d'une armada du Guipúzcoa. L'année suivante, il est fait capitaine-général de la flotte cantabrique et, durant *l'Invincible armada*, il commande l'escadre du Guipúzcoa. À Saint-Sébastien, il représente avec ses proches un des groupes les plus importants de l'oligarchie locale. Et à partir des années 1580, associé à d'autres familles de capitaines de navires et d'armateurs, il lutte contre les marchands influents pour occuper les plus hautes charges du gouvernement de la ville. Il obtient de faire récompenser avec le titre de capitaine de mer les armateurs qui ont fait construire des navires pour l'expédition de l'Invincible, armateurs qui participent par ailleurs à la direction des affaires municipales en liaison avec les Oquendo à la fin du XVIe et au début du XVIIe siècle. On voit ainsi la communication qui existe entre les échelles « nationale », voire « internationale » et le pouvoir local, ainsi que la relation entre la participation à une grande entreprise maritime et la création d'une vaste clientèle.

Au début des années 1580, lorsqu'il s'agit de son entrée dans l'ordre militaire de Saint-Jacques, ses humbles origines – son père étant cordonnier – et son activité de marchand invitent les enquêteurs à la prudence. Le dossier est rejeté, mais Philippe II ayant demandé une dispense au pape, l'habit lui est finalement accordé en 1585. Il reçoit donc le titre de chevalier de l'ordre de Saint-Jacques après trois années d'enquêtes diverses. Dans le rapport final des enquêteurs, il est mentionné que Miguel de Oquendo a fait compagnie de commerce avec son neveu Antonio de Oquendo, lequel vend à Cadix les fers et objets métalliques que son oncle lui envoyait. Ils ont un autre associé aux Indes qui s'occupe d'écouler les chargements envoyés outre-Atlantique. En cas d'absence de Miguel, c'est son beau-père qui est chargé de

tenir le magasin à Saint-Sébastien et de faire les envois à Cádiz. Ils ont passé des contrats avec deux firmes, une en Guipúzcoa et la seconde en Navarre.

Fin septembre-début octobre 1588, il rentre au port de Pasajes et à Saint-Sébastien avec une flottille de neuf navires. Il meurt en mer peu de jours après son retour de l'expédition.

Jean-Philippe Priotti

☛ CADIX, SAINT-SÉBASTIEN

ORANG LAUT : voir *MALACCA (détroit de)*

ORDRONAUX JOHN (16 décembre 1778, Nantes-24 août 1841, Carthagène [Colombie])

Le premier commandement corsaire d'Ordronaux est le français *Marengo* (6 canons et 50 hommes), équipé à New York en novembre 1811, sous le patronage d'une Française disposant d'une fortune considérable, Florye Charretton (Charrten), décédée vers 1814. Le 23 juin 1812, le *Marengo* est visité à New London par la frégate de 36 canons *HMS Beldivera* (capitaine Richard Byron). Mais cette dernière est chassée par la division de la frégate *USS President* (capitaine John Rodgers), intervention qui permet au *Marengo* de s'emparer de la *Lady Sherlock* d'Halifax. Cette prise est menée à New York, le 10 août, puis Ordronaux capture l'*Eliza* de Guernesey et la *Lady Provost*, également d'Halifax. Il remet ses prisonniers, qu'il traite humainement, au consul britannique de Fayal aux Açores (17 août). Le 29, le corsaire capture le brigantin *Concord* qui sera vendu aux enchères à New York. Mais si le capitaine Taylor du navire enlevé admet avoir été bien traité, les armateurs espagnols réclament la cargaison de vin. La procédure immobilise Ordrenaux durant près de douze mois. La vente se monte à 24 409 $. Sa part permet au capitaine de posséder son propre navire. Devant la défense développée par les navires britanniques contre les premiers corsaires américains, relativement petits, en 1813, les ports de la côte Est des États-Unis lancent des corsaires plus lourdement armés. C'est associé à Madame Charretton qu'Ordronaux acquiert une de ces unités de 310 tx, bâtie à New York, en 1812-1813, par Adam et Noah Brown sur les plans de Christian Bergh. Le *Prince de Neuchâtel*, conduit par son nouveau commandant mais virtuellement désarmé, gagne Cherbourg le 27 janvier 1814 afin d'achever ses installations. Mais le 18, Ordronaux s'est payé le luxe de capturer le *Hazard* (capitaine John Anderson). Armé de 18 canons, le corsaire mène sa croisière dans les îles Anglo-Normandes au début de mars. Ordonaux y capture six navires, brûlant les moins intéressants et envoyant au Havre les plus rentables. Les bâtiments britanniques *HMS Achilles* et *HMS Sybille* le pourchassent. La croisière suivante, le long des côtes portugaises, le ramène vers les mêmes îles en juillet. À son retour à Baltimore, en octobre, son tableau de chasse est de vingt prises en quatre mois. Une des affaires les plus remarquables de la guerre de 1812 concerne le second corsaire d'Ordronaux. Elle a lieu à la fin de l'année 1814, alors que le *Prince de Neuchâtel* effectue sa première course depuis un port américain, avec seulement 33 hommes d'équipage. Après quatre jours de mer, il capture le marchand britannique *Douglass* qu'il prend en remorque. Il est dans ces conditions, à un mile au sud de Nantucket Shoals, le 9 selon les Anglais ou le 11 octobre 1814 selon les Américains, quand il aperçoit à midi une voile étrange. Devant le comportement offensif dont fait preuve le nouveau venu, le commandant américain pressent qu'il s'agit d'une frégate ennemie. Effectivement, le *HMS Endymion*, de 40 canons, appartient à la division bloquant le port de New York. Le corsaire est forcé de couper l'aussière de sa prise dans l'après-midi et de tout mettre en œuvre pour s'échapper. Le vent tombe avec le soleil et les

vaisseaux sont proches. Encalminés, le corsaire et la frégate mettent à l'ancre à un mile l'un de l'autre. Dans cinq barges, 111 Anglais tentent de l'encercler. Ordronaux fait décharger une partie de son artillerie avec succès, tuant 49 Anglais en en blessant 37 et en emprisonnant 30. Le capitaine Ordronaux aurait pu mettre son équipage de 37 hommes à terre sur des embarcations et abandonner son navire, d'autant qu'une grande partie de ses hommes des équipages de prise sont absents. Le *HMS Endymion* peut encore lui opposer 350 marins et *marines*, et il surclasse largement son adversaire américain. Son capitaine Henry Hope écrit par la suite que dans ce combat contre un ennemi inférieur la tenue du corsaire fut telle qu'il eut l'impression d'affronter un vaisseau de guerre de même force. Le *Prince de Neuchâtel* a ainsi l'honneur de repousser l'attaque d'une frégate britannique de 40 canons. C'est seulement la seconde fois qu'un tel exploit a lieu depuis celui du *General Armstrong* dans la rade de Fayal. Ordronaux, après son combat, confie son navire à son premier officier, Nicholas Millin. Le *Prince de Neuchâtel* reprend la mer de nuit, le 21 décembre 1814. Mais, le 28, le corsaire est capturé par la frégate britannique *HMS Leander* de la division de George Collier. Ceci met fin à une histoire heureuse au cours de laquelle Ordronaux a apporté aux États-Unis plus de 250 000 $ de marchandises et pris dix-sept navires britanniques, souvent de force supérieure – peut-être pour plus de 3 millions de $. Ordronaux est l'un des plus heureux corsaires américains de la guerre de 1812. Il a détruit une trentaine de marchands britanniques, dominé dix-sept de leurs vaisseaux de guerre. En 1816, désormais riche, il s'établit à New York où il épouse Jean Marie Elizabeth Charretton – la fille de son ancienne protectrice – dont il aura quatre filles et un fils. Il travaille plus tard dans l'industrie sucrière. Après son décès en 1841 à Carthagène du Nouveau Monde, en Colombie, celui-ci est rapatrié. Mais, lors d'une tempête, son corps est jeté par-dessus bord par des marins superstitieux. Un navire de guerre américain recevra son nom lors de la Seconde Guerre mondiale.

Olivier Corre

☛ *Îles Anglo-Normandes, Baltimore, États-Unis, New York*

Ornezan Bertrand, baron de Saint-Blancard, Marquis des Îles d'Or (v. 1475-1540)

Ce gentilhomme gascon participe en 1520 à une expédition envoyée par François Ier et commandée par Christophe le Mignon dit Chanoy afin de renforcer la flotte des Hospitaliers de Saint-Jean de Jérusalem à Rhodes. Devant Beyrouth, lors du débarquement, l'attaque tourne au désastre et de retour à Marseille, on reproche à Saint-Blancard, commandant les galères, son inaction durant la retraite. Il devient toutefois vice-Amiral des mers du Levant en 1521 et, en 1524, lors de l'invasion de la Provence, il défait devant Nice, avec ses galères, la flotte impériale commandée par Ugo de Moncada. Il est lieutenant général des galères de France de 1528 à 1539 et reçoit, entre-temps en 1531, le marquisat des îles d'Or après avoir organisé une expédition française au Brésil (1530-1531). En 1537-1538, il commande l'ambassade auprès du Grand Turc à Constantinople qui allait aboutir à la signature des capitulations, ces accords stratégiques militaires et commerciaux passés entre la Sublime Porte et le royaume de France.

Le baron de Saint-Blancard, commandant de la place de Brégançon, n'hésite pas, semble-t-il, à rançonner les pêcheurs qui fréquentent les eaux de la place forte, bien qu'il s'en défende dans une lettre auprès des consuls de Marseille (1531). Au reste, il se livre parfois à des actions de course pour son compte personnel ; ainsi, en 1522, il s'empare d'une carraque *portugaloyse* pourtant neutre. En 1526, en association avec Andrea Doria et Bernardin de Baux, il capture, malgré la trêve signée entre Charles Quint et François Ier, une nef barcelonaise dans les îles

d'Hyères sans que le montant de cette prise soit connu.
Le « Baron », comme on le nommait familièrement, avait grande réputation ainsi qu'en témoignent des mentions dans des chansons populaires comme celle des « brodeurs condamnés aux galères » (1530).

Philippe Rigaud

☛ Baux, Doria, *Marseille*, *Rhodes*

Ostende, Oostende

Chacun des pays riverains de la Manche et du sud de la Mer du Nord a connu une ville, une province célèbre pour son activisme dans la guerre de course. La Belgique actuelle ne fait pas défaut, avec la ville et le port d'Ostende. Plusieurs villages apparaissent au cours des VIIIe et IXe siècles. En 814, le territoire est donné au monastère Saint-Bertin de Saint-Omer. C'est en 1265 que la comtesse de Flandre, Marguerite de Constantinople, en fait une ville. La menace de la mer au cours du XIVe siècle contraint au déplacement du site plus au sud, région protégée par une digue. Le port est construit entre 1446 et 1447. Ostende est alors un port de pêche au hareng comme bien d'autres dans la région. Son marché est constitué par un hinterland qui va jusqu'à Lille, Cambrai, Valenciennes. Ostende, qui se trouve dans l'actuelle province de Flandre occidentale, qui sera touchée par la révolte de 1568, appartient alors à l'Empire des Habsbourg et fait partie des dix-sept provinces. La ville, bastion protestant alors que Dunkerque redevient espagnole en 1583, subit les affres de la guerre. Entre 1601 et 1604, elle est assiégée par les Espagnols. La légende veut que l'archiduchesse Isabelle ait déclaré refuser de changer de chemise tant que la ville ne serait pas prise. Le Génois Ambrogio Spinola réussit en moins d'un an à reprendre la cité, obligeant une partie des habitants à émigrer vers la Zélande proche. De nouveau en mai 1658, la ville connaît un blocus maritime mené par l'Amiral anglais William Goodson (blocus des côtes flamandes) qui soutient les troupes à terre du maréchal français d'Aumont. Ces hostilités n'empêchent pas la ville de connaître par la suite un essor démographique. Ostende compte 4 388 habitants en 1645 et 6 728 en 1698. Le nombre de marins est estimé à 600 environ dont la plupart ont été corsaires car c'est aussi une activité importante en temps de guerre depuis au moins deux siècles. En 1488, lors de la guerre civile, Ostende choisit le camp de Bruges et arme alors quelques navires en course contre ceux de Dunkerque et de Nieuport. C'est la première mention d'une activité corsaire. Toutefois, la guerre de course à Ostende est concomitante du déclenchement de la guerre de 80 ans. Son histoire est étroitement mêlée à la guerre de course menée à Dunkerque. Les Anglais et les Néerlandais développent le port d'Ostende qui comme celui de Dunkerque sert de base aux Gueux de la mer. Les Ostendais arment des navires en course d'autant que le secteur de la pêche connaît une crise liée à la guerre et aux déprédations des corsaires dunkerquois. Lorsqu'elle tombe aux mains des Espagnols, elle forme avec Dunkerque le fer de lance de la course flamande au service des Ibériques. Dans les sources néerlandaises des années 1621-1648, il est parfois difficile de distinguer si le corsaire est d'Ostende ou de Dunkerque car généralement, le terme de dunkerquois est employé pour les deux lieux. Ainsi, selon deux sources, Witte de With rencontre en août 1628 des corsaires désignés comme d'Ostende ou de Dunkerque. La course flamande est réglementée par des lois en 1488, 1504, 1590, 1596, 1624, 1626 et 1694. L'amirauté est créée le 4 novembre 1596 à Bruxelles et en 1597 sont établis deux sièges à Dunkerque et à Anvers. Ces trois sièges disparaissent en 1609. Le retour de la guerre ramène l'amirauté à Dunkerque en 1626 mais celle de Bruxelles reprend du service peu de temps après avec prééminence sur celle de Dunkerque étant donné la présence du tribunal de jugement et d'appel. Un prévôt et un représentant de l'amirauté de Dunkerque sont

rémunérés à Nieuport et Ostende pour enregistrer les prises amenées dans ces ports.

Avant de partir en course, l'armateur fait la demande d'une lettre de marque à Bruxelles. Après 1627, il peut obtenir une licence temporaire pour une expédition à l'amirauté de Dunkerque et d'Ostende. Entre 1651 et 1684, période qui a connu quatre conflits, les archives mentionnent selon Roland Baetens un total de 713 armements, ce qui fait une moyenne de 32 armements chaque année. La période 1653-1659, qui va jusqu'à la Paix des Pyrénées, est la plus importante avec une moyenne de 45 armements annuels. Au vrai, le nombre de corsaires serait supérieur aux chiffres des patentes délivrées par Bruxelles car il tient compte des commissions temporaires pour une seule campagne délivrée par l'amirauté d'Ostende. En septembre 1629, Martin Tromp capture des corsaires dunkerquois mais aussi un corsaire ostendais de 4 canons et 50 hommes. Il avait assisté, comme capitaine de l'Amiral Piet Hein, au combat mené par celui-ci contre une escadre de corsaires ostendais, le 18 juin 1629, où, malgré la capture de trois corsaires, il avait trouvé la mort. Roland Baetens indique un nombre de corsaires armés à Ostende qui fluctue, entre 1621 et 1659, d'une dizaine d'unités à trente au maximum. Cette variable tient compte du changement de main de Dunkerque au cours de la période. Après la prise de cette ville en 1646, les sources néerlandaises indiquent qu'il se trouve dans le port d'Ostende huit à neuf navires corsaires dont trois à quatre petits. Quand Dunkerque est reprise par les Français en 1658, vingt de ses corsaires viennent se réfugier dans Ostende qui demeure alors la base corsaire espagnole en mer du Nord. Auparavant, malgré la difficulté de distinguer Ostende de Dunkerque, des sources inédites françaises permettent de donner un aperçu de cette course ostendaise. Dans une lettre du 8 décembre 1649, le consul français à Amsterdam, Janot, annonce la prise de deux terre-neuvas malouins par un navire d'Ostende qui les amène en Zélande puis en Biscaye ! En 1651, des maîtres pêcheurs du Pollet demandent l'autorisation d'affréter « une barque de guerre pour les guider contre plusieurs petites frégates d'Ostende » et souhaitent que « tous les bateaux pêcheurs de Picardie et Normandie s'y associent ». En 1652, Godefroy d'Estrades arme deux frégates pour secourir Gravelines mais elles sont capturées par des Ostendais et la ville se rend le 19 mai 1652. Le port sert aussi pour la liquidation des prises réalisées par les Irlandais de Wexford ou de Waterford lors de la guerre civile anglaise de 1642-1650. En 1646, une source néerlandaise y signale la présence de trois navires ayant une commission de Charles Ier d'Angleterre.

Sous Louis XIV, des commissions en course de l'amirauté d'Ostende sont demandées par des Zélandais en 1667 et en 1676-1677. Dans le premier cas, la France est alors l'alliée des Pays-Bas ; dans le second cas, les Zélandais réclament ce type de commission pour contourner l'accord sur la liberté de la pêche – trêves pêcheresses – signé par les deux nations en guerre. Dans une lettre écrite par un intendant en date du 14 novembre 1677, celui-ci indique que des commissions d'Ostende sont délivrées aux capitaines Cazeu, Bouck et Joren qui commandent des navires respectivement de 18, 32 et 30 pièces. En 1672, des Biscayens demandent aussi des commissions en course auprès des Zélandais mais aussi de l'amirauté d'Ostende. Entre décembre 1667 et janvier 1668, les Ostendais s'emparent d'une centaine de navires. Louis XIV cherche à stimuler alors la course à Dunkerque. Le Roi insiste auprès des intendants Brodart et Nacquart pour qu'ils « emploient toute leur industrie pour obliger les capitaines et autres gens de mer qui sont à Dunkerque de recommencer la guerre qu'ils ont autrefois faict avec tant de gloire et de succès en les faisant gagner, et obliger par là ceux qui se sont retirés à y revenir, comme aussy à augmenter le commerce de ladite ville ». Une gratification de dix pistoles récompense le capitaine de Clerc qui a résisté à deux corvettes ostendaises plus fortes que lui. Brodard et Tracy en réclament vingt pour l'armateur d'un corsaire de 4 canons qui a capturé une de ces corvettes.

Les sources permettent d'identifier une des caractéristiques des navires corsaires ostendais. La tendance est de délaisser la frégate pour le snauw, plus faiblement armé. En 1675, à titre d'exemple, sur plusieurs corsaires capturés, il y a une frégate de 12 canons, mais trois navires portent 2 canons, un capre n'en a que 3 et 2 pierriers avec 32 hommes. Le 20 mai 1678, le sieur Albert commandant la frégate l'*Adroite* entre au Havre avec un capre ostendais de 8 canons et 42 hommes, pris près de Guineville où il a été vu avec 12 autres capres. Le 8 juillet, un capre ostendais prend vers 10 heures du matin à la hauteur de Dieppe une barque chargée d'avoine de Caen. Une barque avec 20 hommes est armée qui reprend la prise sur laquelle se trouvent 8 Ostendais. Le nombre de snauw ne cesse de croître entre la décennie 1650 et celle 1670. Cette hausse s'explique par les performances de ces bâtiments dans les eaux côtières mais tient aussi au fait qu'après 1648 les profits sont moins importants. Par conséquence, les fonds utilisables pour la construction navale sont réduits d'autant. À Ostende, les frégates font pour moitié 80 à 120 tx et pour moitié autour de 40 tx avec 10 à 12 canons. Le snauw nécessite en moyenne 40 hommes et la frégate 100 à 150. Ainsi on peut estimer en 1674 à 2500 le nombre de marins sur les corsaires. Concernant les armateurs, Roland Baetens distingue différents groupes: le premier est constitué d'agents navals et marchands indépendants, le second se compose de capitaines corsaires devenant capitaines-propriétaires puis simplement propriétaires; le dernier groupe vient de la pêche. Alors que les propriétaires dunkerquois arment en moyenne plusieurs navires, ce n'est le cas à Ostende que pour quelques familles comme Bachilius, De Raedt, Hamilton, Jan ten Hooft et Borm. Une autre particularité voit quelques corsaires ostendais prendre du service dans la marine royale française en 1664, comme Erasmus de Brouwer, Jacob de Vriese, Jan Jacobsen, Bommelaer et Cornelissen.

Les corsaires ostendais sont actifs dans la Manche, en mer du Nord et dans l'Atlantique. On en verra également quelques-uns aux portes de la Méditerranée. En 1656 et en 1657, plusieurs relâchent à Vigo où ils y vendent des prises qui échappent ainsi aux droits de l'amirauté. Au cours de la guerre de Quatre-Vingt Ans, l'essentiel des prises est constitué de navires hollandais souvent plus riches et représentant pour au moins 80 % des recettes de la course. Par la suite, ce seront des navires anglais puis français, portugais et quelques neutres ou barbaresques. Les rançons sont nombreuses: entre 1672 et 1678, elles concernent près de 20 % des navires. Pour la période 1658-1660, Roland Baetens établit le pourcentage de navires rançonnés de 26 % à 42 %. Les estimations concernant le butin se chiffrent en millions de florins tout en sachant, comme le reconnaît ce même historien, que les ventes publiques ne représentent que la moitié de la valeur réelle, beaucoup de prises n'étant pas déclarées.

La guerre de course ostendaise pour la période 1688-1713 a fait l'objet de recherches récentes. Entre 1689 et 1697, près de 165 commissions en course ont été délivrées. Ce chiffre s'élève à 218 entre 1702-1713, dont 134 entre 1702 et 1706. Certaines de ces commissions sont demandées par des navires marchands pour continuer leur commerce, pratique comparable aux commissions «en guerre et en marchandise» délivrées en France. Au cours de ces deux guerres, le navire typique ostendais est un sloep ou un snauw armé de 4 à 6 canons; puis secondairement la frégate plus lourdement armée. Les armateurs sont originaires de la ville mais aussi de Nieuport, Gand, Bruges et Dunkerque (entre 1702-1706). Parmi les plus actifs, on rencontre les Hamilton, Wulf, de Vleeschouwer ou Joannes van Gindertale entre 1689-1697; durant la guerre de Succession d'Espagne (1702-1713) ce sont Thomas de Grijspierre, Anthoine Lancsweert Careel de Vleeschauwer, Pieter Woelaert, André Robbe, Elias Kensen, et surtout Pieter Carpentier, Judocus Dyserim et Pieter de Potter. Certains ont armé durant les deux conflits comme Mattheus de Moor ou les frères Schonamille. Parmi les capitaines, quelques-

uns sont plus heureux dans leurs campagnes. C'est le cas notamment de Joannes Lendersen (73 prises), Pieter de Rij (69), Thomas Gournay (52), Anthone Lefebvre (32), Michiel Canoen (17) au cours de la guerre de Succession d'Espagne. On retrouve parmi ceux-ci des capitaines qui avaient déjà dirigé un navire lors du précédent conflit : Michiel Canoen, Pieter de Ry ou Rij, Thomas Gournay, Anthone Lefebvre auxquels il faut ajouter Michiel Mansveld et François Carpentier qui sera armateur entre 1702-1713. Certains serviront les Français dans l'escadre du Nord tel Michel Mansfelt ou Jacques Gerrebrantz. Les résultats de la course ne sont pas négligeables. Entre 1689-1697, un minimum de 320 prises est réalisé, totalisant un revenu de 2 403 600 fl. Entre 1702-1713, 445 prises sont enregistrées pour 1 340 689 f 1 : la première période de la guerre étant la plus rentable avec, entre 1702-1706, 221 prises pour 978 678 fl. contre 224 prises pour 362 011 fl. entre 1706-1713. Le siège de la ville en 1706 mais aussi les alliances nouvelles provoquent cette baisse. La guerre de Succession d'Espagne voit la « fin » de la course flamande comme grande activité. Ostende sert de base aux Français puis aux Anglo-Bataves après la prise de la ville le 8 juillet 1706, conséquence de la défaite française de Ramillies. Après 1713, on sait peu de choses sur la course ostendaise sinon qu'elle a suvécu ainsi que l'attestent plusieurs mémoires ; mais en 1744, seulement cinq navires sont armés en course sans aucun succès.

Comme Saint-Malo, Ostende se lance dans une autre aventure. En 1713, les premiers navires à destination des Indes orientales appareillent. Plusieurs armateurs corsaires d'Anvers, Gand ou de Bruges envoient, entre 1715-1723, près de 40 navires sous le pavillon autrichien. Jusqu'en 1745, Ostende joue le rôle de trublion dans ce commerce lointain. L'instauration d'une compagnie des Indes ostendaise – la *Generale Keyserlicke Indische Compagnie* ou *GIC*. – le 19 décembre 1722 provoque la jalousie des autres compagnies de commerce étrangères vers les Indes qui obtiennent sa dissolution en 1731-1732. Ostende a attiré non seulement des hommes mais aussi des capitaux provenant d'Angleterre, des Provinces-Unies et de France – avec le soutien du financier Antoine Crozat – dans cette aventure commerciale florissante qui déborde sur la contrebande de la traite.

Roberto Barazzutti

☛ *DUNKERQUE,* HEIN, JACOBSEN, *SAINT-MALO,* TROMP, WITH, WULF

OXENHAM JOHN
(v. 1536, Plymouth-1580)

On ignore tout de la carrière de John Oxenham avant son voyage aux Antilles avec Francis Drake en 1572. Cette expédition, la deuxième après l'affaire de San Juan de Ulua, concerne la pinasse le *Swan* de 25 tx et le *Pascoe* de 40 tx. L'objectif reste l'isthme de Panama et les trésors du Pérou. Nombre de Dios est pillée mais le *Swan* est perdu devant Carthagène et la tentative de marcher sur Panama ne donne aucun résultat. Les Anglais s'associent alors au flibustier français Guillaume Le Testu et s'emparent ensemble d'un convoi de mules transportant l'argent de Lima à Nombre de Dios (avril 1573). De retour à Plymouth, le butin considérable demeure entre les mains des Britanniques, après déduction de la part des Français s'élevant à 30 000 £.

Fort de ce succès, Oxenham décide de retourner dans l'isthme de Panama. Il arme un navire de 100 tx avec 57 hommes et appareille le 9 avril 1576. Selon ce qu'il dira plus tard lors de ses interrogatoires, son intention est de s'appuyer sur les Noirs marrons (ou *cimarrones*) pour être guidé et aidé dans son entreprise de déprédation des établissements espagnols. Dans une baie, à l'ouest de Carthagène, il camoufle son navire et utilise des pirogues en fagots pour se rendre à Veragua où un bâtiment espagnol repousse ses hommes qui tentaient de monter à l'abordage. Oxenham poursuit sa route sur Acla, à 45 milles de Nombre de Dios. La petite île est pillée et des contacts sont noués avec des

marrons. Les Espagnols, alertés, le suivent à la trace et découvrent la cache de son navire : vivres et artillerie sont emportés. Le petit camp fortifié bâti à Acla, occupé de septembre 1576 à février 1577, est détruit à son tour, mais Oxenham a déjà filé. Avec un nouveau bateau construit sur place, il emprunte la rivière Piñas et atteint la mer du Sud, étant le premier Anglais à naviguer sur cet océan. Durant plusieurs semaines, des descentes sont menées sur des îles perlières. Les esclaves se joignent aux *cimarrones* tandis que les Anglais ruinent consciencieusement les édifices religieux. À Guayaquil, une barque chargée du trésor du Pérou est capturée. Le butin étant important, Oxenham revient sur la rivière Piñas pour repasser dans l'Atlantique. À la fois imprudent et sous-estimant la force de l'ennemi, il prend peu de précaution et laisse trop de liberté à ses hommes. La réaction des autorités de Lima est prompte. Une flottille sous les ordres de Juan de Ortega, avec 200 soldats embarqués, part à la recherche des écumeurs des mers. Ortega tombe sur les Anglais. Plusieurs hommes sont tués et un mousse finit par donner l'emplacement de la retraite d'Oxenham. Le village où ce dernier s'était réfugié le temps de faire ses vivres est pris d'assaut. Oxenham n'a plus que la moitié de ses hommes, les autres l'ayant déjà quitté dans l'espoir de trouver un navire pirate sur lequel embarquer. Les marrons ne l'assistent que tièdement car il refuse de massacrer les prisonniers espagnols. Dans ces conditions, Oxenham est capturé par les Espagnols dans une bananeraie avec ses derniers fidèles le 7 septembre. La plupart sont aussitôt pendus à Panama. Oxenham et sept comparses sont menés à Lima. Durant trois ans, les autorités hésitent à lui appliquer la peine de mort. Lorsque Drake fait son apparition en mer du Sud depuis le détroit de Magellan, les raids reprennent. À Callao, apprenant le sort de son compatriote et ami, Drake tente de négocier un échange, menaçant de représailles en cas d'exécution. L'effet est contraire à son attente. Le 29 octobre 1580, Oxenham, son pilote et son maître sont pendus lors d'un autodafé. Les cinq mousses restants obtiennent la vie sauve.

Philippe Hrodej

☛ DRAKE, LE TESTU

P

Pain Pierre (1641-1685)

Le capitaine Pierre Pain, sans ses mécomptes tragiques, aurait suivi le même type de carrière que nombre de marins du Havre ou de Dieppe, tantôt au service des compagnies négrières du Sénégal, tantôt pour le compte de négociants particuliers avec un intérêt dans l'affaire. Né en 1641, ce huguenot, qui bénéficie d'une certaine considération sur la place du Havre, est nommé lieutenant du port à 33 ans. En cette année 1674, les vaisseaux du Roi sont tenus dans l'expectative, chacun suit des yeux l'évolution des escadres hollandaises de van Tromp et de Ruyter. Colbert exige que trois frégates soient armées en permanence au Havre. Pain y gagne le commandement de la *Bouffonne*. On le retrouve, en 1678 et 1679, commandant le *Capricieux*, vaisseau du Roi loué à la Compagnie, portant 40 canons et jaugeant de 3 à 400 tx. Il est aux côtés de Du Casse au Sénégal. Pain revient au Havre, en juillet 1680, avec une cinquantaine de Noirs pour les chiourmes marseillaises. Isaac Lanson, armateur des compagnies négrières, s'associe avec lui et le capitaine Guillot afin de fréter à l'État la *Trompeuse* (130 tx) et la *Jolie* (140 tx) pour un voyage à Cayenne, au coût de 500 l-t par mois. Le Roi soumet cette autorisation à une condition, le transport de 300 garçons et de 150 filles, 130 de Paris et 20 tirées de l'hôpital de Rouen. La *Jolie* ira simplement chasser la tortue.

La *Trompeuse* appareille, le 31 mars 1681, se rendant en droiture à Cayenne où elle demeure au mouillage (18 mai-3 juin). Les femmes, quelques soldats et passagers sont débarqués. Le gouverneur de la Guyane, le marquis de Férolles, traite avec Pain pour aller chercher des bœufs à Saint-Jacques, dans l'archipel du Cap-Vert. Le vent oblige Pain à relâcher aux Açores, aux îles de Fayal et Saint-Georges. C'est là qu'il charge les bestiaux ainsi que du vin. Le 6 septembre, la *Trompeuse* est de retour à Cayenne. Les bestiaux sont vendus, une partie du vin écoulée, mais selon le témoignage de deux matelots, Pain est âpre au gain. Il ne parvient pas à se défaire de toute sa cargaison, voulant vendre trop cher. Le vin resté à bord remplira son office, méchant rôle en vérité. La frégate appareille au lendemain de Noël. Les cales sont pleines de sucre et de rocou, un pigment coloré servant pour les teintures, pour le compte de plusieurs habitants. Le 2 janvier 1682, la *Trompeuse* mouille à la Barbade. Au moment où le Havrais quittait la France, Louvois autorisait les dragonnades en Poitou (18 mars 1681). Un navire de La Rochelle répand la nouvelle. De quoi conforter le huguenot dans ses intentions sacrilèges. C'est à la Barbade que le destin de Pain dérape. Il prend la décision de passer sous le contrôle de la Nouvelle-Angleterre, en informe son équipage, donnant congé à ceux qui refusent de le suivre avec un billet pour recevoir au Havre leurs gages de la part de Lanson, son associé. Au vrai, cette décision est certainement motivée par les menaces que lui adressent les marins catholiques depuis Cayenne. Le gouverneur de

la Barbade l'invite à sa table, profitant de l'occasion pour lui proposer de s'établir sur place. De retour sur son bateau, ivre, Pain est victime, selon ses dires, d'une mutinerie durant son sommeil. Le 6 janvier, l'équipage, d'une quinzaine d'hommes, coupe les amarres. On veut se rendre à la Martinique, puis à Saint-Domingue, puis le vin aidant, on ne sait plus très bien… L'orgie dure cinq jours. Pain est à fond de cale, aux fers. Les forbans ayant épuisé munitions et alcool, se décident à promettre la liberté au capitaine s'il les aide à débouquer par le canal de Bahamas. Ce dernier leur conseille les Caïques, ne connaissant pas l'autre passage. Sans doute pour se ravitailler en eau, la *Trompeuse* gagne la Jamaïque le 22 janvier.

Bien différente apparaît la déposition de deux matelots, débarqués. Selon le canonnier et le charpentier, tout commence le 3 janvier. Pain réunit l'équipage sur le pont. La *Trompeuse* ira à Boston, elle sera restituée au Roi en échange de la femme et de la fille du capitaine, restées en France, ainsi que des femmes et enfants de ceux qui le suivront. Quant aux 345 000 livres de sucre appartenant à des particuliers, elles seront retenues « étant résolu de ne jamais retourner en France et de faire fortune tout d'un coup ». Pain renchérit : « étant de la Religion Prétendue Réformée, il aime mieux s'enfuir que de revenir en France où on lui mettra le couteau à la gorge pour se faire catholique ». Le pilote de Dieppe lui emboîte le pas comme dix autres huguenots. Des onze ou douze catholiques embarqués, seul le Bordelais Jean Brisson, le valet, accepte de suivre son maître. Afin de conserver un équipage suffisant, cinq congés sont délivrés seulement, les papistes restants ne représentent plus qu'un petit tiers. Contrairement aux dires de Pain, ce n'est pas en raison d'une mutinerie dont il aurait été la victime, que le navire quitte brusquement la Barbade, mais de son plein gré. En effet, Pain soupçonne le gouverneur de vouloir l'arrêter, l'Angleterre étant en paix avec la France. Retiré à la Jamaïque, le pirate vivrait avec une fille, sans doute la demoiselle du Freigne, aux fers avec lui dans l'autre version.

Depuis la Jamaïque, le capitaine Pain demande la protection de l'Angleterre devant les traitements inhumains infligés aux protestants. Les membres du Conseil acceptent à l'unanimité sa naturalisation, à condition de renvoyer la frégate à son port d'attache. Henry Morgan, prudent, avoue avoir souhaité « suivre le commandement de l'humanité aussi bien que la loi et la raison ». Il semble que Pain ait eu la présence d'esprit de traiter sa marchandise avec un nommé Hoskins, qui agit au nom de Morgan en personne, ce qui peut expliquer la clémence du Conseil. Par la suite, Pain est tenté d'aller à Terre-Neuve charger de la morue, mais son équipage, une fois les gages perçus, s'éparpille. Le 25 avril, la *Trompeuse* appareille pour Hambourg où Pain l'envoie livrer du bois de Campêche avant de la remettre sur la route de Normandie. Charles II d'Angleterre doit beaucoup trop à Louis XIV pour ne pas écouter les injonctions réitérées de l'ambassadeur de France. La demande d'extradition est transmise à la Jamaïque où elle arrive à la fin du mois d'octobre. Le nouveau gouverneur, Sir Thomas Lynch, n'a pas les mêmes intérêts que son prédécesseur. Pain perd sa naturalisation avant d'être remis entre les mains de Pouancey (octobre 1683). Ce n'est qu'en août de l'année suivante qu'il embarque sur la *Favorite* pour être enfermé à Dieppe puis au Havre. Le 2 décembre, Pain abjure. Le 23, les officiers de l'amirauté se prononcent. Il est condamné à « être rompu vif au bout du pont, préalablement mis à la question ordinaire et extraordinaire, à faire amende honorable devant la principale église du Havre et devant les portes du bassin, son corps mis sur une roue deux fois vingt-quatre heures puis exposé au bout du grand espy ». Le 14 février 1685, le procureur général du Parlement de Rouen où a été déféré Pain, le renvoie sous bonne escorte au Havre où il est pendu séance tenante.

Philippe Hrodej

☛ AMONT, *BOSTON*, DU CASSE, ÉGRON, *LA ROCHELLE*, LYNCH, MORGAN, NEPVEU DE POUANCEY, RUYTER, SEIGNELAY, TROMP

PAINE THOMAS (?-1715, Jamestown)

Sans doute originaire du Massachusetts, il devient capitaine flibustier à la Jamaïque en décembre 1675. John Bennett, son ancien chef, lui confie alors le commandement de sa frégate et la copie de la commission française qu'il tient du gouverneur de Saint-Domingue Bertrand d'Ogeron pour prendre sur les Espagnols et les Néerlandais. En compagnie de deux autres flibustiers anglais, Paine va croiser aux côtes du Venezuela, puis dans les Petites Antilles où il fait quelques prises. Après une escale à l'île Sainte-Croix, en arrivant aux côtes de Saint-Domingue, il est capturé, en juin 1676, par une escadre de corsaires zélandais commandée par Huijbert Mettelman. Deux ans plus tard, il perd à nouveau son bâtiment, une frégate de 8 canons saisie par des Néerlandais, alors qu'il se tient à l'île d'Aves, mais il reprend peu après une barque venant de Curaçao. Il croise ensuite une fois encore vers le Venezuela en compagnie de William Wright, et en 1680, tous deux servent sous les ordres de Grammont lors de la prise de La Guayra. Paine n'a apparemment plus de navire, car il est embarqué avec Grammont, qui, étant blessé, lui confie le commandement de sa frégate pour le voyage de retour à Saint-Domingue. Remonté début 1681 sur la *Pearl,* une petite frégate de 10 canons, il continue à servir sous pavillon français jusqu'en octobre 1682 au moment où il fait sa soumission au gouverneur de la Jamaïque qui lui délivre une commission pour donner la chasse aux pirates. Mais, au début de l'année suivante, il joint dans les Bahamas le flibustier français Bréha et, sous ses ordres il participe à l'attaque manquée contre la capitale de la Floride, San Augustin (avril 1683). Il se retire ensuite aux Bahamas, où le gouverneur essaie de l'arrêter, puis il gagne le Rhode Island où il reçoit un meilleur accueil. En effet, le gouverneur William Coddington le protège des fonctionnaires royaux qui tentent de l'arrêter pour des infractions aux lois sur le commerce et la navigation. Il faut préciser que Paine, après son échec en Floride, est allé piller l'épave de la *Nuestra Senora de Las Maravillas* dans les Mimbres et, selon le capitaine Bréha qui y était aussi, les Anglais qui l'accompagnaient, ont confisqué tout ce qu'ils repêchèrent ensemble. Paine s'établit alors sur l'île Conanicut, dans la baie de Narrangansett, épousant Mercy Carr, fille d'un autre notable de la colonie. Lors de la guerre contre la France, il se montre très actif dans la défense du Rhode Island, notamment en 1690 lorsque l'un de ses anciens associés français, le capitaine Picard, vient rôder le long des côtes de la Nouvelle-Angleterre et, en 1693, lorsqu'il repousse sept bâtiments ennemis. En 1699, il reçoit en consigne une partie du butin du capitaine William Kidd, une vieille connaissance qu'il parvient à soustraire aux autorités. En 1706, il reprend du service en mer et chasse des côtes du Rhode Island un pirate français. Ses trois neveux (fils de son frère Andrew), dont l'un est au moins mentionné comme résident à Newport, héritent de ses biens.

Raynald Laprise

☛ FLIBUSTIERS, GRAMMONT, KIDD, OGERON DE LA BOUÈRE, PAVILLON, PICARD

PANETIÉ FRANÇOIS (v. 1626, Boulogne-sur-Mer-1696)

Le père de François Panetié, Claude de La Croix, chevalier de Panetié et de Belle Croix, est l'un des capitaines du « régiment de gens de guerre à pied français, composé de 20 enseignes de cent hommes chacun », constitué par le gouverneur de Boulogne, Antoine d'Aumont. Claude la Croix, très apprécié d'Aumont, s'est vu confier à plusieurs reprises la charge de commandant de la garde du château.

François Panetié serait entré dans la marine à l'âge de 15 ans. En 1660, on le retrouve capitaine d'une frégate corsaire de 80 tx, la *Notre Dame de Boulogne*, dont l'armateur est le duc d'Aumont. Beaufort, duc de Vendôme, grand maître, chef et surintendant général de la navigation et commerce de France, lui donne un congé en course pour un an à partir de juin 1660. En 1662, il est

capitaine de la frégate le *Nom de Jésus*, appartenant au maréchal d'Aumont, basée à Boulogne. La frégate est réquisitionnée pour le service de Louis XIV lors de son passage à Boulogne, Calais et Dunkerque en novembre et décembre.

Le 31 mars 1665, Panetié commande la frégate du Roi l'*Hirondelle*. La Deuxième Guerre anglo-hollandaise vient de commencer et les Hollandais, alliés de la France, lui demandent de remplir ses engagements en envoyant des forces maritimes en Manche. La frégate *Hirondelle* est affectée à la liaison Le Havre-Dunkerque et plus spécifiquement à la défense de Mardick. Le 5 septembre 1666, Panetié se fait remarquer en escortant de Boulogne en Saintonge des marchands venus chercher du sel et en sauvant trois navires marchands d'une frégate anglaise. Il est ensuite incorporé dans l'escadre de De Ruyter puis rentre à Brest avec la flotte de Beaufort qui le charge, en décembre, d'une nouvelle mission d'escorte à destination de Bordeaux. Le 1er janvier 1667, Beaufort lui renouvelle sa commission de capitaine de vaisseau et le charge de commander une division de frégates du Roi chargée d'escorter les navires de la ferme des gabelles, mission renouvelée en juillet. À la suite de la déclaration de la guerre contre l'Espagne, le 8 mai, Panetié est chargé de la défense du littoral du Havre à Dunkerque et de la lutte contre les corsaires d'Ostende. Il se distingue alors en sauvant un navire de la Compagnie des Indes de trois corsaires espagnols. Sa frégate l'*Hirondelle* se révélant hors d'âge, il reçoit le commandement du vaisseau du Roi le *Dunkerquois,* de 46 canons et 400 hommes, puis est affecté en mai à la flotte destinée à ravitailler l'île de Candie assiégée par les Turcs. La France ne souhaitant pas une guerre ouverte avec la Porte, la flotte, commandée par Beaufort, forte 16 vaisseaux et 20 galères, est sous pavillon du Pape. Panetié monte l'*Étoile* comme capitaine dit d'augmentation. À ce titre, il est intégré dans la compagnie de débarquement de son navire et participe aux attaques contre le camp turc de Saint-André. C'est au cours de l'une d'entre elles que Beaufort disparaît. En dépit des efforts des chrétiens, l'île finit pas se rendre en septembre après vingt-sept ans de guerre.

Avec la mort de Beaufort, Louis XIV signe personnellement la nomination de tous les officiers. Il confirme Panetié dans son grade en 1669. Notre Boulonnais entre ainsi définitivement dans la Marine royale. Durant la guerre de Hollande, Panetié combat sur l'*Heureux,* de 48 canons, à Solebay en 1672, comme matelot de Tourville sur le *Sage*, puis sur le *Précieux* de 50 canons et 300 hommes d'équipage pendant la campagne de 1673. Il s'illustre aux combats de Schooneveldt, à Walcheren et notamment le 21 août au Texel contre Ruyter. Lors de cette bataille où il se trouve à l'avant-garde, le combat est particulièrement violent contre les vaisseaux de Bankaert.

En 1675, Panetié, sur l'*Entendu*, prend le commandement de l'escadre du Pas-de-Calais avec le chevalier de Béthune sur le *Croissant*, la *Mignonne* et la *Maligne*. Il quitte Le Havre le 17 mai et intercepte, début juin, un convoi de 50 navires se heurtant à l'escorte. La petite frégate du duc d'Aumont parvient cependant à faire une prise. Le 18 juin, il attaque quatre navires de guerre hollandais qui escortent un navire de Smyrne valant 1 600 000 l-t. Au cours du combat, le capitaine Brémant se comporte mal et sera rayé des listes des capitaines du Roi. Panetié, blessé, est félicité par le Roi. En 1676, il est affecté à la flotte d'Estrées et navigue aux Antilles où il est blessé à la mâchoire à Cayenne. En novembre 1677, Colbert reconstitue l'escadre du Nord, armement mixte financé par l'armateur Omaer de Dunkerque, avec Panetié sur le *Palmier* de 400 tx et 36 canons, la *Sorcière* (Deleau), la *Mignonne* (Pierre Guillotin) et la *Lutine* (Pierre Delattre). La mission est de s'attaquer aux corsaires ennemis puis de croiser au Texel pour enlever les flottes du Nord. Les bâtiments n'appareillent qu'en janvier 1678 et sont contrariés par le mauvais temps, ils ne capturent qu'un dogre et une frégate d'Ostende, le *Saint-Charles.* Ils font également onze rançons pour 31 396 l-t. L'armement est largement déficitaire. Omaer accepte de réarmer cette escadre

à l'été 1678 mais avec le droit de prendre des capitaines corsaires au lieu de capitaines du Roi, à l'exception de Panetié dont le Roi prend en charge la table et les appointements. Omaer ajoute le *Dauphin* qui lui appartient et qui est commandé par Michel Mesmacker. En mai, Panetié attaque avec succès un convoi de 40 dogres protégés par trois escorteurs avant qu'une tempête ne sépare l'escadre. Panetié revient seul avec deux prises dont l'une venant du Surinam : la vente suffit à rembourser les frais de l'escadre.

Il repart le 17 août sur l'*Adroit* avec la *Sorcière* et la *Vipère,* plus deux corsaires d'Omaer. Il attaque la flotte des baleiniers mais se retrouve abandonné par ses compagnons qui refusent de participer au combat. Il doit renoncer « au désespoir d'être toujours si mal secondé, sans vouloir voir ces misérables ». Il poursuit cependant sa croisière avec eux et attaque un convoi de quatre-vingts navires hollandais. Il est à nouveau abandonné mais réussit à s'emparer de deux flûtes dont l'une avec Michel Mesmaker. Il rentre furieux contre les corsaires de Dunkerque : « Il ne faut pas s'attendre que ces sortes de Flamands fassent aucune action d'éclat. Il n'y en a que deux qui vaillent quelque chose. » Il s'agit de Mesmaker et de Jean Bart qui seront recrutés par le Roi comme lieutenants de frégates. Panetié apparaît ici comme un officier du Roi plus motivé par la gloire du combat que par le profit. Il est vrai qu'il n'est pas payé à la part et que son équipage ne reçoit que 10 % des gains contre 33 % pour les corsaires.

La suite de sa carrière est essentiellement celle d'un officier du Roi, caractérisée par les escortes et les batailles navales. En 1683 il est sur le *Précieux* dans l'escadre de Preuilly qui se rend au Danemark. À son retour, il escorte les flottes du sel. Il va acquérir sa notoriété pendant la guerre de la Ligue d'Augsbourg. En 1689, il se distingue à l'arrière-garde sur le *Français* lors de la bataille de Bantry. Promu chef d'escadre en novembre, il commande brillamment le *Terrible* à Béveziers en 1690 et s'illustre sur le *Grand* à Barfleur en 1692. En 1693, il participe au coup de filet de Lagos. Cette même année, le Roi le nomme commandeur de Saint-Louis à 4000 l-t de pension dans cet ordre qu'il vient de créer. En 1694, il commande la Marine à Brest lorsque les Anglais tentent de débarquer à Camaret. Il les repousse victorieusement avec Vauban. Louis XIV le nomme ensuite au Havre. Ayant commencé comme corsaire, Panetié a cependant accompli l'essentiel de sa carrière sous l'uniforme du Roi, les armements mixtes n'ont été qu'une partie de ses missions. Les contemporains regardaient Panetié comme « un brave homme » et un « bon maneouvrier ».

Patrick Villiers

☛ BART, *BOULOGNE, BREST, CALAIS, DUNKERQUE, LE HAVRE,* MESMACKER, *OSTENDE,* PAVILLON, RUYTER, TOURVILLE, VAUBAN

PARKER WILLIAM (?-24 septembre 1618)

William Parker, l'un des trois grands professionnels de la course durant la guerre opposant l'Angleterre à l'Espagne (1585-1604) selon Andrews, est issu d'un milieu relevant de la petite noblesse et à cet égard, peut être considéré comme gentleman. Son frère, John, est un propriétaire foncier de Southampton. Le 18 juin 1590, William épouse Willmot Rogett à Plymouth dont il aura dix enfants, parmi lesquels cinq filles et deux garçons survivront. Comme Newport dont la trajectoire est comparable, William Parker fait parler de lui lors de l'expédition menée contre Cadix par Sir Francis Drake en 1587. Face à la *Gran Armada*, il est maître sur la *Mary Rose* (capitaine Francis Burnell). C'est donc une fois l'Angleterre prête à repasser à l'offensive qu'il devient corsaire. Il réalise plusieurs voyages sur le *Richard* qui appartient au marchand Richard Hutchins de Plymouth, étant associé au financement des opérations. Ainsi, en 1592, capture-t-il à la hauteur d'Hispañola la frégate la *Catarina* de La Havane portant 800 cuirs.

En novembre 1593, Parker reçoit l'autorisation de courir à nouveau aux Antilles, le *Richard*

est accompagné de la pinasse la *Margery*. Il se joint aux hommes du flibustier français Jérémy Raymond au Cap-Vert. En avril 1594, ils capturent un navire et sa cargaison de cuirs devant Saona (Santo Domingo), puis le renvoient à Plymouth. Le 5 mai suivant, l'escadre franco-anglaise, forte de deux vaisseaux, deux frégates et trois pinasses est en vue de la ville de Truxillo. L'effet de surprise ne joue pas. Elle s'empare d'un aviso et obtient les services d'un mulâtre (apparemment Diego el Mulato qui commence ainsi sa carrière de pirate), lui permettant de prendre la ville de Puerto de Caballos avec à la clé une grande quantité de cuirs, de salsepareille, d'indigo, de monnaie et de lingots. Le butin est partagé à parts égales entre les Français et les Anglais. Un des navires de Parker coule en mer, un autre remonte à Terre-Neuve et rencontre des problèmes à son arrivée à Kinsale à cause de la douane et des officiers de l'amirauté. Le *Richard* gagne Plymouth le 21 juillet. Cependant l'essentiel est sauf et l'opération bénéficiaire. En revanche, la manne est tarie. Les deux derniers raids portés sur Puerto de Caballos ont coûté plus de 100 000 d. aux Espagnols (l'équivalent de 30 000 £). Lorsque Parker réapparaît en mai 1595, la ville n'offre aucun intérêt aux pillards qui, sans autre butin qu'une petite prise trouvée au port, doivent partir écumer sans plus de succès le golfe du Mexique.

Rappelé dans la *Navy* en 1596, Parker est capitaine du *Rainbow* (500 tx et 24 canons) lors de la seconde expédition de Cadix. Il retrouve rapidement son ancienne activité. Dès le mois de novembre, il quitte l'Angleterre, ayant armé à Plymouth et commandant la *Prudence* de 120 tx accompagnée de l'*Adventure* (Richard Henne), barque de 25 tx. Il atterrit à la Margarita avant de rejoindre les forces de Sir Anthony Sherley à la Jamaïque, opérant des descentes au Honduras (prise de Puerto de Caballos : la plus pauvre et misérable place des Indes selon Sherley) puis seul dans le golfe du Mexique : Campêche, la principale cité du Yucatan, est enlevée en mai 1597. Parker est blessé d'une balle à la poitrine et six hommes sont tués. Pour récupérer les corps, il lui faut utiliser ses prisonniers comme rempart vivant. Un autre malheur attend le corso-armateur : l'*Adventure* est capturée par deux frégates venant de Merida. Sur les 16 prisonniers, 13 sont assassinés, les survivants sont jugés par l'inquisition mexicaine pour répondre des déprédations faites dans l'église de Campêche. Quant à Parker, il regagne Plymouth en juillet 1597.

Toujours sur la *Prudence*, Parker reprend la route des Antilles en novembre 1600, de conserve avec la *Perle* de 60 tx (Robert Rawlins) de Plymouth, une pinasse de 20 tx et deux chaloupes (208 hommes au total). Cette fois, il se dirige d'abord sur l'archipel du Cap-Vert, s'empare de l'île de Saint-Vincent, puis, non loin de Cumana, de l'île perlière de Cubagua. Après un violent combat, la ville est rançonnée pour 500 £. Pour couronner le tout, un négrier portugais est saisi à la hauteur du cap de Vela. Mais Parker poursuit sa route et s'empare à la faveur d'une nuit de pleine lune de la cité de Portobelo (février 1601). Avec ses chaloupes et ses deux pinasses, il n'éveille pas la méfiance de la garde des forts San Felipe et Santiago qui encadrent la ville. Le courage, la surprise et la chance – des 200 hommes prévus pour la garnison, 150 sont à Panama – font le reste. Les Anglais ne restent maîtres de la place, et non des forts, qu'une journée. Le contenu de la trésorerie est décevant, Parker n'y trouve que 10 000 d. qu'il conserve, laissant à ses hommes le soin de piller la ville. En se retirant, le lendemain, il est à nouveau blessé par une balle de mousquet. Dans le port, deux frégates et une barque ont été capturées.

De retour à Plymouth, en mai 1601, Parker reste désormais à terre – on lui prête un voyage antillais après la paix, opération de pure piraterie. Jusqu'à l'avènement de Jacques Ier, il expédie ses navires en course – *Prudence*, *Penelope* et *Perce* – se reconvertissant ensuite dans le commerce au sein d'une corporation de Plymouth. Les responsabilités qu'il occupe comme major à la fin de 1601 montrent qu'il est

aussi irascible sur terre que sur mer. Sir Robert Cecil reçoit des plaintes à propos d'entraves faites aux officiers royaux. En 1604, sa corporation l'expulse, il effectue même un séjour en prison. Comme d'autres marchands de sa ville, Parker s'intéresse très tôt à la Virginie, mais il y perd son navire le *Richard*, saisi par les Espagnols en août 1606. En novembre 1617, il est finalement choisi par l'*East India Company* comme vice-Amiral pour une expédition à destination des Moluques. Beaucoup doutent de l'opportunité de cette nomination, Parker n'ayant pas navigué depuis plus de quinze ans, étant devenu obèse et acariâtre, et se montrant très dur à l'égard de ses hommes. Il embarque donc sur le *Sampson*, touché bientôt par la maladie. Il écrit du Cap en juillet 1618 pour se plaindre de la mauvaise qualité de la bière et de la viande, tâchant de trouver des rafraîchissements et des vêtements chauds. Il meurt sur la route de Bantam, pleuré comme un bon capitaine.

Philippe Hrodej

☛ *CADIX,* DIEGO, DRAKE, NEWPORT, SHERLEY

PASTOURET CLAUDE (novembre 1739, Saint-Domingue [Cap français]-? v. 1808)

Fils de Cosme, capitaine de navire marchand reçu à Bordeaux en 1721, et d'Angélique Moquet, Claude Pastouret épouse à Marseille, Marguerite Boyer en 1768. Il effectue plusieurs voyages en qualité d'écrivain de bord, à Alexandrie en 1764, avec le capitaine Jean Joseph Bonfort, et au Cap français avec son père à partir de 1765. Il est reçu capitaine à l'amirauté de Marseille en mars 1772 et inscrit sur les registres en juillet 1774. En décembre 1778, il commande la *Belle Poule*, frégate de 280 tx armée en course par Jacques Brès, Manent et Cie, négociants de Marseille, propriétaires du bâtiment, pour « aller croiser soit sur la Méditerranée, soit sur l'océan ». Le bâtiment, évalué à 72 000 l-t, est muni de 18 canons de 18 livres et monté par 200 hommes d'équipage ; l'armement est distribué en 600 actions de 300 l-t chaque (Brès, Mament et Cie étant intéressé pour soixante actions). En juin 1779, l'amirauté enregistre la bonne prise du navire anglais la *Judith*, sous les ordres du capitaine Michel Winter, effectuée le 27 avril au sud-est de l'Alboran, équipé de 30 hommes et un passager, venant de Livourne et à destination de Londres chargé de soufre, huile, fruits, safran, anchois et autres marchandises diverses, armé de quatorze canons et de six pierriers. Le bilan de la prise ne fait pas état du montant des marchandises, mais indique 900 l-t pour les prisonniers, 1 800 pour les canons et 27 010 pour le bâtiment.

Le capitaine Pastouret repart au commerce l'année suivante et effectue des voyages aux Antilles. Entre 1788 et 1792, il commande le vaisseau l'*Éclair* de 290 tx appartenant à Martin fils d'André ; il pratique le « commerce circuiteux » allant à la traite des esclaves sur les côtes de Malabar puis aux Antilles.

Gilbert Buti

☛ *BORDEAUX, CÔTE DU MALABAR, MARSEILLE*

PATER ADRIAEN JANSZOON (?-1631)

La Compagnie hollandaise des Indes occidentales (*WIC*) a été créée par une charte de 1621. Elle connaît à ses débuts de nombreuses déconvenues ponctuées de quelques succès. En 1627, les prises faites par Ita et Hein, entre autres, lui permettent l'année qui suit d'armer quatre flottes. Les trois premières sont dirigées par Simon Uytgeest, Pieter Ita et Piet Hein. La dernière est confiée à Adriaen Jansz Pater. Les origines et les débuts de carrière d'Adriaen Jansz, appelé aussi Janszoon Pater, sont méconnus. En tout cas, il est fort possible qu'il soit ce capitaine qui, de 1614 à 1619, a servi dans la *VOC* et qui aurait ensuite été prisonnier durant trois ans des Espagnols sur des galères à Carthagène.

Les avis divergent sur la force dont il a le commandement. Ce sont douze ou dix-sept navires,

alors que dans la prestation de serment qu'il effectue, le 12 juillet 1628, il s'agit de onze navires. Il quitte le pays, en août 1628, à destination du Brésil et des Antilles. On dispose de quelques planches réalisées par le cartographe Hessel Gerritsz. De juin à septembre 1629, il mène un blocus sur les côtes cubaines, notamment celles de la Havane, disposant, selon Marley, de vingt-six navires et ayant comme vice-Amiral Jan Jansz de Hoorn. En décembre 1629, il détruit Santo Thomé sur les côtes guyanaises. Il aurait mené d'autres raids sur les colonies à l'embouchure de l'Orénoque voire une attaque pour prendre Sao Salvador. En février 1630, il attaque et pille la ville de Santa Marta en Colombie. Certains auteurs indiquent que Pater tente alors d'attaquer ou de prendre au large de Cuba l'armada de Fadrique de Toledo escortant des navires à destination de l'Europe. Il quitte la zone le 15 avril. Ce départ explique que le commandeur Dierick Ruyter, qui avait appareillé d'Olinda pour le renforcer avec six navires et deux yachts dont un dirigé par Jol, n'ait pu le rejoindre. Ruyter devait se joindre à Pater pour prendre les galions d'argent mais, en cas d'échec de la jonction, il devait croiser devant Porto Bello ou San Juan d'Ulloa. Le 20 juin, Ruyter rencontre Ita qui a été envoyé par Lonck avec huit navires et 545 hommes. C'est dorénavant Ita qui dirige l'expédition. Ils sont rejoints par Jan Gijsbertszoon Booneter avec huit navires de la *WIC*. Cette flotte n'empêche pas les galions, dirigés par Tomas Larraspurru, d'atteindre l'Espagne avec un trésor de 6 à 7 millions de pesos.

Fin 1630, la *WIC* envoie une flotte de renfort à destination du Brésil. Adriaen Janszoon Pater est le vice-Amiral de Martin Thijssen. Cette flotte est forte de seize à dix-sept navires, porte 2130 hommes et 472 canons. Le 11 septembre 1631, elle rencontre la flotte espagnole dirigée par Don Antonio Oquendo, grosse de vingt navires de guerre, vingt-quatre navires chargés de sucre et douze portant des troupes napolitaines afin de renforcer le Brésil avec un total 439 canons et de 3000 hommes environ dont 1200 soldats. Les Hollandais croient qu'il n'y a que huit galions fortement armés mais ceux-ci sont deux fois plus nombreux en réalité. Le combat du 12 septembre 1631, appelé combat des Abrolhos, est inégal et, à cause de l'absence de soutien de plusieurs capitaines, la décision tourne en faveur des Espagnols. C'est au cours de ce combat que Pater meurt noyé. Oquendo perd deux navires. Les pertes humaines sont à peu près équivalentes des deux côtés : environ 1200 hommes morts ou blessés côté espagnol et 1100 côté hollandais dont 750 morts selon le *Dictionnaire des batailles du Brésil*. L'historien Charles Ralph Boxer ne parle que de 500 morts côté hollandais.

Roberto Barazzutti

☛ HEIN, ITA, HOORN, JOL, LONCK, OQUENDO, RUYTER, *VOC*, *WIC*

PAUL DE SAUMEUR DIT *CHEVALIER PAUL* (1598-1667, Toulon)

Sa vie aurait commencé de manière peu ordinaire : en rade de Marseille, une lavandière qui portait son linge au château d'If aurait accouché au fond d'une barque d'un petit garçon. Le gouverneur, Paul de Fortia de Piles, ému de voir ce petit être blotti dans ses chemises, l'aurait pris sous sa protection, le faisant baptiser sous son propre nom. Père ou parrain, personne n'a pu trancher. Irrésistiblement attiré par la mer, le petit Paul s'embarque clandestinement à 12 ans comme mousse sur une tartane, puis sur une galère de l'Ordre de Malte où son parrain lui obtient un emploi de *frère servant*. L'aventure manque de s'arrêter quand il est rayé de l'Ordre et condamné à mort pour avoir tué un supérieur au cours d'une rixe ; Fortia négocie l'élargissement de son filleul contre un embarquement immédiat sur un brigantin armé en course. Paul y fait preuve d'une telle ascendance naturelle que l'équipage le porte unanimement à sa tête lorsque le capitaine décède au combat. Tel un aigle, il établit son observatoire sur un rocher de Mytilène (ex-Lesbos) d'où il fond sans relâche sur les voiles barbaresques, turques

ou ennemies croisant au large ; bientôt toute la Méditerranée orientale bruisse des exploits du *Capitan Paolo.* Malte s'empresse de le réhabiliter par la distinction, exceptionnelle pour un roturier, de « Chevalier de grâce », accompagnée d'un commandement plus prestigieux. L'année suivante (1638), Richelieu lui offre un brevet de capitaine de vaisseau au sein de sa jeune marine, engagée dans la guerre contre l'Espagne. À leur tour les Espagnols apprennent à craindre sa bravoure. Sur le pont de la *Licorne* ou du *Grand Angloys*, dans les escadres de Sourdis ou Maillé-Brézé, il concourt à toutes les opérations décisives : Guétaria (1638), Carthagène (1644), Orbitello (1646), Naples (1647 et 1648). Paul a aussi le bonheur d'attirer l'attention de la Cour par quelques retours à Toulon avec des prises faites sur les Anglais et les Hollandais, attention gratifiée en 1649 du grade de chef d'escadre, d'un titre de noblesse, et d'une invitation à assister en 1651 aux cérémonies marquant la majorité de Louis XIV.

C'est rappeler que l'activité corsaire du chevalier Paul est des plus fécondes dans les années 1648-1651, période de troubles pour la France et sa Marine, particulièrement pauvre. Le 8 juin 1648, au large de Naples, il capture deux navires hollandais, le *Veere* – patron Jacob Nebben – et la *Sainte-Agate.* Le 8 février 1649, il prend dans le détroit de Messine l'*Apollon* de Londres – capitaine Isaac Roodgreen ou Woodgreen. En mai, au large de la Sardaigne, c'est le *San Francisco* de Livourne – capitaine Philippe Brandi – puis le *Prince* du Danemark – capitaine George Janssen. Cette même année, il s'empare du navire néerlandais la *Charité* – capitaine Endersen Just – : la marchandise est déclarée de bonne prise et le capitaine est laissé libre avec son navire, payé de son fret. Cette même année, le chevalier Paul est à bord du navire le *Soleil* et La Ferrière sur le *Lion Couronné* : il s'agit d'un armement mixte car le Roi perçoit un tiers des recettes et les capitaines les deux tiers restants après déduction du dixième de l'Amiral perçu par la reine. Un arrêt du Conseil du Roi du 4 septembre 1649 prévoit « qu'il soit fait décharge des marchandises provenant des prises faites par les sieurs Paul, de La Férrière, Damien Martel du Parc & Joachim Le Bourgeois d'Heauville & autres capitaines de la marine au service du Roi des impositions réclamées sur elles au titre de la table des mers de Marseille & faisant Main Levée des saisies desdites marchandises. » Ces capitaines qui ont fait des dépenses pour armer des navires du Roi en course, se plaignent des prétentions du fermier et de son commis de la table des mers de Marseille qui veulent imposer des droits sur les marchandises prises. Les jugements de bonne prise de mars, avril, mai et juillet 1650 ainsi que l'arrêt en conseil donné en faveur des capitaines du 8 mai et 23 novembre 1641, vont dans le sens d'une décharge de ces droits. Les prises effectuées par Paul et La Ferrière comme d'autres capitaines sont l'objet de mémoires et de tractations diplomatiques. En cause, la valeur de certaines prises : la *Licorne* vaut 400 000 l-t. Le 16 mai 1650, le capitaine Paul avait réalisé un coup formidable alors qu'il naviguait avec le chevalier La Ferrière, capturant deux navires anglais : la *Licorne* – capitaine Thomas Clair – et le *Saint-Jean Bonaventure.*

Les honneurs ne freinent en rien ses ardeurs. En 1652, dans la pénurie d'après Fronde, il arme en course deux vieux navires contre les pirates barbaresques. Nommé lieutenant général en 1654, le chevalier Paul, gravement blessé, soutient trois jours durant un combat devant Barcelone (1655), avec six vaisseaux contre vingt-un espagnols. Et ce n'est pas pour avoir été élevé à la nouvelle dignité de commandeur de l'Ordre de Malte, en 1659, qu'il renoue au Levant avec sa réputation de « terreur des Infidèles », mais en portant secours en 1661 à Candie (Crète) bloquée par les Turcs, puis en paralysant les flottes de Tunis et de Tripoli en 1663, en participant à l'expédition sur Djidgelli en 1664, en débarquant à la Goulette (Tunis) et à Cherchell (Alger) en 1665. Pendant une de ses rares escales à Toulon, sa fonction de vice-Amiral du Levant lui permet de côtoyer chaque jour Louis XIV lors du voyage en Provence de la Cour en 1660. Avec beaucoup de finesse, il

emploie l'estime que lui porte le jeune souverain, non à quémander des bénéfices personnels, mais à captiver l'intérêt royal pour le sort de la marine délaissée par Mazarin. Quelques mois plus tard, Colbert est à l'œuvre. Il meurt au terme d'un demi-siècle de navigation, et par humilité, choisit la fosse commune et lègue tous ses biens aux indigents.

Marie-Christine Célérier et Roberto Barazzutti

☛ *Alger*, Barbaresques, *Barcelone*, *Carthagène*, *Malte*, *Marseille*, Mazarin, Richelieu, *Toulon*, *Tunis*

Pavillons pirates et corsaires

Les navires pirates et corsaires arborent pavillons et flammes spécifiques qui peuvent être rangés en trois catégories. Les premiers sont ceux des pirates conventionnellement nommés *Jolly Roger*, les deuxièmes sont ceux des corsaires européens ou américains, enfin les derniers relèvent des pirates et corsaires non Européens.

Les pirates attaquaient le plus souvent sous le pavillon de leur nation d'origine, ne serait-ce que pour leurrer leurs proies. La plupart des pirates de l'Atlantique Nord et des Antilles, d'origine anglaise ou nord-américaine, n'ont utilisé des pavillons *Jolly Roger* que dans le premier quart du XVIIIe siècle. L'origine du terme par lequel les marins anglo-saxons désignent les pavillons pirates demeure inconnue. Elle pourrait provenir des boucaniers français qui appelaient traditionnellement le pavillon sans-quartier « joli rouge ». Leur prononciation aurait été déformée par leurs confrères britanniques. Selon une autre explication, le terme trouverait son origine dans l'océan Indien où le chef des pirates de Cananore, sur la côte de Malabar, portait le titre tamoul de Ali Radjah – roi des mers. Il hissait également un pavillon rouge. Le titre Radjah aurait été transformé en *Roger* et aurait évolué en *Ally Roger*, *Olly Roger*, *Old Roger* et *Jolly Roger*. Enfin, on avance également deux étymologies anglaises : « roger », un vagabond, étant proche de « rogue », un gredin. Une première mention du nom remonte à 1719, tandis que la première référence imprimée serait celle du *Oxford English Dictionnary* de 1724.

Si les boucaniers hissaient les pavillons de leur nation d'origine, ils utilisaient également le pavillon rouge « sans quartier ». Celui-ci leur survécut. Les pirates, eux, hissaient dans un premier temps le pavillon noir pour inviter le navire poursuivi à se rendre sans combattre. Si ce dernier refusait de mettre en panne, les pirates hissaient alors le pavillon rouge pour indiquer qu'ils attaquaient et que le combat serait sans quartier. Par exemple, le capitaine Richard Hawkins, capturé en 1724 par les pirates aux Antilles, rapporte que « quand ils combattaient sous le *Jolly Roger* ils faisaient quartier, ce qu'ils ne faisaient pas lorsqu'ils combattaient sous le pavillon rouge ». Le pavillon noir – couleur du deuil en Occident mais aussi de l'enfer – semble avoir été déployé pour le même usage psychologique que le pavillon rouge des boucaniers. Johnson le définit comme voulant établir la terreur. Ainsi, le capitaine Snelgrave rapporte qu'en 1718 « le capitaine Howell Davis vint dans le fleuve [Gambie] avec un pavillon noir hissé, lequel était destiné à effrayer d'honnêtes marchands afin qu'ils se rendent sous peine de mort ». Le pavillon pirate prenait parfois la forme d'un pavillon à champ blanc avec un squelette noir.

Des pavillons unis, noir ou rouge pour le combat, sont donc les plus couramment utilisés par les pirates. Néanmoins, plusieurs d'entre eux utilisaient un *Jolly Roger*, plus aisément identifiable. Les symboles qui figurent sur ces pavillons ont en effet pour caractéristiques d'évoquer à la fois la mort qui doit frapper ceux qui les voient et l'absence de quartier pour les marins et passagers rencontrés. Sur les enseignes figurent généralement des symboles blancs. Ils appellent la mort, mais aussi la défient, par des squelettes et des ossements. Le crâne et les tibias sont des symboles macabres utilisés sur les ossuaires comme par plusieurs armées européennes depuis le XVe siècle, avant même que les pirates ne s'en emparent. Le sablier, parfois

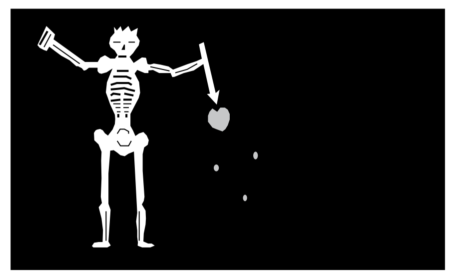
Pavillons pirates



Capitaine Thomas Tew



Capitaine Emanuel Wynn



Capitaine Edward Teach
(*Barbe Noire*)



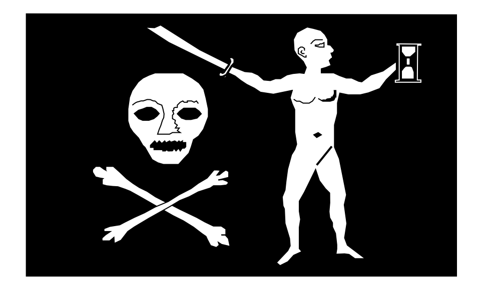
Capitaine Edward England



Flamme du capitaine Christopher Condent



Capitaine Henry Every



Pavillon du Ras de Saint-Maur
(Navire forban le *Sans Pitié*, 1729)
(22 pds 9 pces par 14 pds 9 pces)

O. Corre 2012.

présent, se réfère également au temps qui s'écoule et s'achève par la mort. Des cœurs ou des gouttes de sang figurent aussi quelquefois sur les pavillons.

En 1695, le capitaine Every engageait généralement le combat sous la croix de Saint-Georges et ses propres couleurs, quatre chevrons d'argent sur un champ de gueules. Lorsque ce dernier pavillon était hissé en tête du grand-mât cela signifiait qu'il ferait quartier. *A contrario*, s'il hissait un pavillon rouge plain, cela signifiait qu'il ne ferait pas quartier. Le pirate le plus célèbre est sans conteste Barbe Noire, de son nom Edward Teach (1680-1718). Il déploie, dans les mers des Antilles, au début du XVIIIe siècle, un pavillon où un petit diable blanc tient une lance et un sablier. Le premier enregistrement de l'usage d'un pavillon noir date de 1700, lorsque qu'un capitaine pirate français, Emanuel Wynn, le hisse lors d'un engagement contre le *HMS Poole* au large de Santiago de Cuba. Le commandant du vaisseau de guerre le décrit comme « une enseigne de sable [noir en héraldique] avec des os croisés, une tête de mort et un sablier » – ce dernier pouvait aussi signifier le peu de temps restant à l'adversaire pour prendre la décision de combattre ou de se rendre. Le pirate John Quelch aurait hissé le *Old Roger* au large du Brésil, en 1703. Ce pavillon affichait « un squelette avec un sablier et une flèche dans le cœur avec trois gouttes de sang tombant de l'un en l'autre ». Les pirates qui sont exécutés à Boston en 1719 auraient arboré un pavillon noir montrant un squelette tenant un verre de punch dans une main et un sabre dans l'autre. En 1717, lors de l'attaque à l'ouest de Madère d'un navire anglais par un pirate français, celui-ci arbore un *Jolly Roger* original « avec une tête de mort en noir dans le milieu d'un pavillon blanc », comme en témoigne un passager. En 1723, plusieurs pirates sont pendus à Newport, dans le Rhode Island. Leur pavillon est fixé à la potence. « Un pavillon noir avec le portrait de la mort ayant un sablier dans une main, et une flèche dans l'autre, à la fin de laquelle était la forme d'un cœur avec trois gouttes de sang, tombant de celui-ci… Ce pavillon était appelé *Old Roger* et ils nous dirent souvent qu'ils aimeraient vivre ou mourir sous celui-ci. » Le célèbre capitaine Bartholomew Robert, aurait utilisé un dessin de sa propre idée reflétant sa vendetta personnelle contre la Barbade et la Martinique. Ce pavillon de beaupré représente le portrait d'un homme, un sabre à lame flamboyante dans la main, et se tenant sur deux cranes inscrits – une tête de Barboudien et une tête de Martiniquais. Il est reproduit sur une gravure de la 3e édition de l'ouvrage du capitaine Charles Johnson, *A General History of Pyrates* (1725). L'enseigne de poupe de Roberts est noire et on y voit un squelette trinquer avec un pirate, tandis que la flamme du grand-mât est bifide et rouge. Un autre pavillon est donné pour les « corsaires » dans *La Connoissance des Pavillons, ou Bannières*, publiée chez Jaques Van den Kieboom (1737), planche 89 : « Il est rouge, chargé au milieu d'un bras aïant au poing un Sabre d'azur, à la garde d'or, & au-dessus du coude une bande d'or bordée d'azur ; du côté du bâton, d'un sable monté dans une boîte à jour qui est de bois doré, & aîlée d'azur ; & de l'autre côté vers le bout, ou la pointe du Pavillon, d'une tête & des deux os du devant des jambes d'un mort ; le tout d'or, couvert, ou couronné de Laurier ».

Ces pavillons corsaires furent curieusement utilisés par certains sous-marins, de manière non officielle, afin d'indiquer la réussite de leur raid à leur retour de mission et d'exhiber par des symboles leur tableau de chasse, à l'exemple de *l'HMS Upholder*, un sous-marin diesel durant la Seconde Guerre mondiale. Certains chasseurs de l'aviation américaine arborent même, depuis 1943, le *Jolly Roger* sur leur dérive.

C'est probablement ici qu'il convient de mentionner la légendaire république pirate du *Libertalia*, établie sur l'île de Madagascar (1717-1722). On lui attribue un albatros blanc sur un champ bleu comme pavillon.

Les corsaires devraient logiquement arborer le pavillon marchand de leur État ou de leur ville, étant par définition des unités de commerce. Mais la spécificité de leur activité, qui en fait des

auxiliaires des flottes de guerre, les conduit la plupart du temps à usurper l'usage du pavillon de leur marine de guerre. Cet usage leur donne l'apparence d'une unité régulière et leur permet d'impressionner amis comme ennemis. Ainsi, en France, bien qu'avant 1765 les ordonnances interdisent l'usage du pavillon et de la flamme blanche à d'autres bâtiments que ceux de la marine du Roi, les corsaires – et même les marchands – utilisent cette enseigne. En Grande-Bretagne, au cours du XVIIIe siècle, les corsaires arborent les couleurs de l'escadre rouge, la plus prestigieuse de la *Royal Navy* : *Red Ensign* à la poupe (comme d'ailleurs les autres marchands), flamme de guerre au grand-mât et surtout *Union Jack* de la Marine royale au beaupré. Une proclamation de 1634 tente de le leur interdire.

Certaines puissances, rares cependant, dotent leurs corsaires de pavillons spéciaux, afin de protéger le pavillon de leur Marine d'État, et probablement aussi afin de donner aux corsaires un pavillon plus prestigieux que celui des autres marchands. La Grande-Bretagne essaye ainsi, sans grand succès semble-t-il, à compter de la proclamation de 1694, d'imposer à ses *Privateers* un pavillon de beaupré spécial pour les lettres de marque, le *Budgee flag*, nommé ainsi d'après le port de Bougie en Méditerranée. L'Espagne définit au XVIIIe siècle deux pavillons successifs pour ses corsaires. Le premier, confirmé par l'ordonnance de 1781 – mais attesté au moins depuis 1748 – surcharge des grandes armes du Royaume, réservées à l'*Armada*, l'enseigne blanche des Bourbons à la croix de Bourgogne écotée « pour les navires, qui seront armés en guerre et marchandises, ou seulement en guerre ». Le second suit également le modèle du pavillon marchand adopté par le roi Charles III (1785-milieu du XIXe siècle). Le gouvernement mexicain de Morelos adopte un pavillon pour ses corsaires, le 14 juillet 1815, qui porte les armoiries du nouvel État au milieu des couleurs de la Révolution française. La République mexicaine du président Long (1819) a un drapeau rouge à étoile blanche ; ses corsaires placent ce symbole en canton d'un champ de treize bandes rouges et blanches, identique au *Stars and Stripes* des État-Unis et au pavillon du Texas. Ces deux dernières enseignes flottent également à Galveston. La marine du futur Uruguay est composée de corsaires lors de la guerre d'indépendance. Parmi eux, certains arborent des pavillons particuliers, aux couleurs argentines – céleste et blanc – arrangées de différentes façons avec le rouge des partisans du général Artigas. Le corsaire *Confederación* arbore verticalement les couleurs nationales, la *María* les présente en bandes horizontales et le *Valiante* arbore une flamme rouge. La *Ordenanza General del Córso* crée en 1815, pour cette flotte, un pavillon horizontal aux trois couleurs.

Enfin, des corsaires comme des pirates non européens suivaient des traditions vexillologiques (étude ou science des drapeaux et des pavillons) différentes. Les « corsaires barbaresques » disposaient de pavillons spécifiques qui suivaient les règles des pavillons dans les pays musulmans où les couleurs verte et rouge étaient chargées de croissants évoquant les enseignes de la Sublime Porte. La couleur verte, aperçue de loin par les marchands, lorsque les navires sont à proximité des côtes, a souvent pour conséquence l'abandon de ceux-ci tant la perspective d'être réduit en esclavage est redoutée. En Asie, différents idéogrammes, dessinés par le propriétaire du bateau, marquent les bannières flammées des jonques pirates comme marchandes, jusqu'à la modernisation de la Chine.

Olivier Corre

☛ BARBARESQUES, BONNET, BOUCANIERS, *CÔTE DU MALABAR*, ENGLAND, EVERY, *GAVELSTON*, RACKAM, ROBERTS, TEACH, TEW

PAY HARRY (?-ap. 1405)

La vie de Harry Pay de Poole, également surnommé Henry Paye, ou encore « Arripay » par ses victimes, demeure obscure. Il vit dans le Dorset à la charnière des XIVe et XVe siècles et semble originaire de Poole qui est son repaire. Ce port s'est spécialisé dans le commerce de fer

avec Bilbao, ainsi que dans le transit des pèlerins vers Saint-Jacques-de-Compostelle, mais le conflit franco-anglais fait qu'Harry Pay s'illustra essentiellement dans la piraterie qu'il exerce sur ces routes maritimes. À l'orée du XVe siècle, la Manche est en état de guerre navale permanente et les compétences d'Harry lui permettent d'obtenir des lettres de représailles et de commission pour la protection des navires anglais, ainsi que pour la destruction de leurs ennemis. Il obtient également un commandement dans les Cinq-Ports, où il est attaché à la sûreté des côtes face à l'adversaire français.

Harry Pay de Poole se signale par de rentables prises opérées sur toutes sortes de navires marchands, y compris écossais et gallois. Cette piraterie incisive se double d'une course fructueuse et de raids audacieux menés dans le golfe de Biscaye et en Galice, régions bien connues du commerce de son port d'attache. À Gijón et au cap Fisterra, il sème la terreur en opérant de nombreuses captures, rançons et incendies, jusque dans les églises. Ces actes de piraterie et de course, intolérables pour les marins castillans, font qu'en 1405, le roi de Castille Henri III expédie Don Pero Niño dans la Manche. Celui-ci, accompagné des navires de Charles de Savoisy, razzie et incendie le port de Poole. Le frère d'Harry y perd la vie. Piqué au vif, le pirate réplique l'année suivante par une multitude de courses agressives au large des côtes bretonnes et normandes, effectuant un si grand nombre de prises qu'il parvient à compenser les pertes des gens de Poole.

Harry Pay constitue un exemple flagrant de la porosité existant entre piraterie et course dans un contexte de guerre navale généralisée. Sa réputation et sa carrière reposaient sur sa capacité à réaliser des prises rentables et à prendre le dessus sur d'autres commandements corsaires renommés dans la Manche. À défaut de victoire face à Pero Niño, la qualité de ses butins maintint son charisme dans les ports du sud de l'Angleterre.

Pierre Prétou

☛ *BILBAO*, NIÑO, PAY

PELLEW SIR EDWARD, 1er VICOMTE EXMOUTH (1757-1833)

Ce digne officier de la *Royal Navy* aurait été probablement horrifié que l'on puisse le comparer à un corsaire, catégorie de marins pour lesquels les officiers de sa Très Gracieuse Majesté avaient en général bien peu d'estime à la fin du XVIIIe siècle. Pourtant, si Pellew ne fut jamais juridiquement corsaire, il le fut incontestablement en esprit. Il fut le plus talentueux capitaine de frégate de sa génération, dans une *Royal Navy* où les talents pourtant abondaient.

Il s'embarque à l'âge de 13 ans en qualité de *purser's servant* (serviteur du commissaire de bord) et non comme *captain's servant* comme il était de coutume pour les jeunes gens de bonne famille, ce qui prouve son absence d'*interest* (c'est-à-dire le « piston »). Il s'enrôle en 1770, à l'occasion de l'affaire des Falklands, sur la frégate *Juno* chargée de recevoir la reddition de Port Egmont. Devenu *midship*, sa carrière menace de tourner court quand son capitaine, lors d'une mission en Méditerranée, l'expulse de son vaisseau et le débarque à Marseille pour avoir caricaturé sa maîtresse qui, peu réglementairement, voyageait à bord. Toutefois, il tient sa chance car peu après il embarque sur la frégate *Apollo,* aux ordres du capitaine Pownoll, excellent marin et officier, qui va devenir le mentor et le formateur de ses jeunes années. En 1777, il s'illustre au commandement d'un bâtiment de flottille dans un dur combat naval sur le lac Champlain. En 1778, le capitaine Pownoll est tué dans un combat contre la frégate corsaire *Stanislas;* Pellew, alors lieutenant, doit assumer le commandement et contraint le corsaire à faire côte. Il est promu *post-captain* dès la fin 1782. L'année du traité de Versailles, Edward Pellew se marie avec Susannah Frowde dont il aura quatre fils et deux filles. Le titre de Lord Exmouth dixième du nom est aujourd'hui porté par l'un de ses descendants.

En janvier 1793, il reçoit le commandement de la frégate *Nymphe* et s'empare du corsaire le *Sans Culotte* (16 canons) mais surtout de la frégate

lourde *Cléopâtre* (18 juin 1793), prise à l'abordage. C'est la première victoire significative de la guerre et il en est récompensé par un ennoblissement et une grande renommée, sans oublier bien sûr une substantielle part de prise, l'amirauté estimant la frégate française à 10 660 £. Il monte ensuite l'*Arethusa* (38 canons) au sein de la division de frégates Warren basée à Falmouth. Il participe activement à la prise de deux frégates, la *Pomone* et la *Babet*. Commandant lui-même une petite division, il capture encore la frégate *Révolutionnaire* à la fin de 1794.

C'est alors qu'on lui confie le « rasé » *Indefatigable*. Il s'oppose au *Navy Board* qui veut l'équiper de pièces de 18 et de 12 seulement et surtout d'une mâture de frégate. Pellew réussit finalement à obtenir une mâture semblable à celle d'un vaisseau de 64 (ce qu'était avant transformation l'*Indefatigable*) et à équiper sa batterie couverte de pièces de 24 et son pont supérieur de pièces de 18. Ainsi, avec une puissance de feu très supérieure à celle des meilleures frégates lourdes françaises et une marche exceptionnelle, l'*Indefatigable* va devenir l'un des bâtiments les plus célèbres de la *Royal Navy*. Renforçant le mythe, c'est sur l'*Indefatigable* aux ordres de Pellew qu'Horatio Hornblower effectue ses premières armes dans le roman de C.S. Forrester, *Mr Midshipman Horatio Hornblower*. Pellew le commande de 1795 à 1799. Sans jamais s'éloigner des côtes françaises, espagnoles et portugaises, il s'empare de deux frégates, l'*Unité* et la *Virginie*, de plusieurs bricks de guerre, et provoque notamment la destruction du vaisseau *Droits de l'Homme* de 74 canons qu'il force à faire côte au retour de la campagne d'Irlande. Si l'*Indefatigable* sous Pellew effectue trente-quatre prises marchandes ayant donné lieu à partage de prises, il s'empara de dix bâtiments corsaires grâce à sa grande célérité qui lui permet de rivaliser avec les plus rapides cutters corsaires. À ces chiffres flatteurs s'ajoute un nombre important de navires de peu de valeur, tous incendiés. Toutes ces prises lui apportent la fortune. À la différence de ce qui se produit en France où les parts de prise ne sont presque jamais versées aux officiers et marins de l'État, l'amirauté anglaise paye systématiquement, offrant même des primes très substantielles pour les bâtiments de guerre non pris mais détruits (comme le *Droits de l'Homme*). Sir Edward, très pointilleux sur les partages (il a nombre de querelles et même des procès avec certains de ses pairs à ce sujet) a confié la défense de ses intérêts en la matière à un agent comme le font tous ses homologues, mais n'ayant confiance en personne, il choisit son frère, Samuel, médecin de son état.

Lorsque l'amirauté veut lui confier un vaisseau de ligne, comme l'exige sa place dans la liste d'avancement des *post-captains*, Sir Edward tempête car cela signifie pour lui la fin de ses aventures en solitaire. Il doit toutefois s'incliner mais exige en compensation la promotion de son troisième frère, Israel Pellew, lui-même ne pouvant plus bénéficier que de promotions à l'ancienneté selon les règles alors immuables de l'amirauté. Cet autre frère sera second sur l'*Arethusa* puis l'*Indefatigable*, se révélant par la suite un capitaine médiocre. Sir Edward, contre-Amiral, commande la station des Indes orientales de 1804 à 1809, où il continue de s'enrichir grâce à une part s'élevant à un huitième sur toutes les prises faites par les bâtiments de la station et assure la carrière de ses fils, confiant à l'un d'eux le commandement d'un vaisseau de 74 canons, alors qu'il n'est âgé que de 18 ans. Il entre en conflit violent avec Troubridge, commandant la station du Cap, nouvellement créée, qui réduit d'autant sa zone d'autorité et de profit. Il prend ensuite la tête de la flotte de la Méditerranée, assurant le blocus de Toulon de 1810 à 1815. Promu Lord, 1er vicomte Exmouth, en 1814, sa dernière mission le voit chef de l'escadre chargée de bombarder Alger en 1816.

Pellew est un marin d'exception, doté d'un sens aigu de son métier et un capitaine de course au palmarès unique en moins de six ans au commandement de frégates. Il fait preuve au cours de sa carrière mouvementée d'une chance exceptionnelle : pas une blessure malgré le nombre considérable de violents combats auxquels il

participe, exposé sur sa dunette. Officier d'une très grande sévérité, il est couramment qualifié de « martinet », terme anglais suffisamment imagé pour ne pas nécessiter d'explication. Âpre au gain, il sait se montrer chevaleresque et généreux à l'égard de ses prisonniers : le jeune capitaine Bergeret de la *Virginie* passe ses deux ans de captivité comme son invité dans sa propriété de Cornouailles ; il veille à ce que le capitaine Mullon de la *Cléopâtre*, tué lors du combat, soit enterré solennellement à Portsmouth avec les honneurs militaires français rendus par son équipage et ses officiers.

Issu d'une noblesse désargentée et dépourvu de soutien influent au début de sa carrière (qui ressemble fort à celle d'un corsaire), il trace son ascension sociale à coups de canon et ne fait fortune que par ses parts de prises.

André Di Ré

☛ ALGER, MARSEILLE, TOULON

PELLOT ÉTIENNE DIT LE « RENARD BASQUE » (1er septembre 1765, Hendaye-1856)

Dit le « renard basque », Étienne Pellot est le fils de Jean Pellot le Jeune et de Catherine Daspilcouette. En 1778, âgé de 13 ans, il embarque comme mousse sur la *Marquise de Lafayette* (400 tx et 30 canons), armée à Bayonne par des dames de la Cour. Blessé, il reste à terre et entame des études d'hydrographie dans sa ville natale. Son professeur est Étienne Dalbarade. Il croise naturellement le chemin du fils de ce dernier, Jean Dalbarade. Ce capitaine corsaire, natif d'Ascain, se prend d'amitié pour lui et, en 1780, Pellot embarque sur son navire, l'*Aigle* (40 canons et 360 hommes). Ce bâtiment est le premier navire de commerce doublé de cuivre. Au Noël de 1781, Dalbarade a pris 28 navires, dont 6 corsaires, avant de recevoir l'ordre de désarmer. Pellot reprend pour peu de temps ses études. Il appareille avec son mentor sur le *Fier*, en 1782, pour escorter un convoi hollandais à destination de Ceylan. La paix est signée en 1783. Le corsaire hendayais ne retouche terre qu'un an plus tard pour repartir, cette fois, à la pêche à la baleine, mais il fait naufrage près des côtes d'Islande. Il faut attendre 1793 pour le retrouver sur un corsaire. Il s'enrôle sur le *Général Dumouriez*. Le 13 avril, le *Santiago du Chili* de 40 canons, transportant 24 millions en or, est capturé mais repris le lendemain par l'escadre anglaise de John Gell. L'équipage français a pourtant essayé de dissimuler l'or pillé aux Espagnols dans les bottes, les bas, les chaussures. Peine perdue. Blessé, Pellot est fait prisonnier et ramené à Portsmouth. Il réussit à s'évader avec la complicité de contrebandiers anglais. De retour en France, Dalbarade, alors ministre de la Marine, l'envoie à Nantes, porteur de dépêches secrètes pour, ensuite, gagner Toulon, en plein siège. Il y arrive au moment de la reddition et y rencontre Bonaparte. Il rentre à Hendaye, malade, en août 1794. Plus tard, en juin 1795, il est enrôlé comme enseigne sur la *Suffisante*. En 1796, il s'engage sur un corsaire, le *Coro*, de Saint-Jean-de-Luz puis commande le *Flibustier* en 1797 (8 canons et 40 hommes), arraisonnant un navire marchand anglais. Capturé le lendemain, il est de nouveau conduit en Angleterre d'où il parvient encore à s'évader, grâce à sa ruse et de nouvelles complicités. L'épouse du gouverneur du fort de Rye lui aurait demandé de divertir ses hôtes, ce qu'il aurait fait en jouant une pièce écrite par lui-même (*le Général boiteux*) dans laquelle il apparaît grimé en officier britannique. Cet uniforme lui aurait permis de quitter sa prison et de gagner Folkestone avant de s'échapper. Récit très fantaisiste volontiers rapporté par son auteur, le cartel d'échange correspond plus certainement à la réalité. En 1798, il commande les *Deux-Amis* de Bayonne (50 tx, 8 canons et 51 hommes) avec lequel il fait 17 prises. Avec la deuxième coalition contre la France, en 1799, il accepte, à contrecœur, d'être le capitaine en second de Darrigrand sur le *Bordelais* (625 tx, 22 canons et 220 hommes). Pris par le *Révolutionnaire* au large de l'Irlande, il est

mené prisonnier sur des pontons à Plymouth, entourés de marécages. Patiemment, il se confectionne des sortes de raquettes et, fixées aux pieds, s'évade pour la troisième fois : affabulation ? Il reprend la mer en 1800 sur le corsaire le *Retour*. La paix d'Amiens ne dure guère. Le traité rompu en 1803, la guerre reprend. En 1804, sur le *Général Augereau* (162 tx, 12 canons et 74 hommes), il enlève le *Lovely* ainsi que le *William-Scott*, navire de guerre anglais de 22 canons. Son cousin Étienne navigue comme second. Pellot aurait reçu 714 fr. pour sa part sur le montant des prises. En 1805, il navigue sur le *Retour*, prend deux navires avant sa capture par les Anglais qui le conduisent à Cork. Il parvient de nouveau à s'échapper. Entre 1807 et 1812, il commande l'*Ève* (165 tx, 14 canons et 40 hommes), le *Prince de Neufchâtel* (170 tx, 16 canons et 115 hommes), le *Cupidon* et le *Général Darmagnac* (lougre de 28 tx et 28 hommes). En 1812, il arrête la course. En 1846, il est nommé chevalier de la Légion d'honneur. Retiré à Hendaye, dans le quartier de Subernoa où il a acheté les biens de Pierre Dalbarade, frère de Jean, il meurt en 1856, à 91 ans, l'année du traité de Paris qui met officiellement fin à la course. Le 10 thermidor an V (28 juillet 1797), il a épousé Marie Larroulet qui lui donne deux enfants : Pierre embarqué comme matelot à 16 ans en 1820 et mort à La Havane l'année suivante ; une fille qui s'unit à un capitaine au long cours, décédé en mer.

Caroline Darricau-Lugat

☛ *BAYONNE*, DALBARADE, *NANTES*, *SAINT-JEAN-DE-LUZ*, *TOULON*

PENN WILLIAM (1621-1670)

Très tôt, Penn fait l'apprentissage de la mer sous les auspices de son père Giles, armateur et négociant à Bristol, ancien marchand au Maroc qui avait acquis une grande notoriété en guidant la flotte qui obtint en 1637 la libération de plus de 1 000 Anglais prisonniers à Salé. Capitaine dans la marine dès l'âge de 21 ans, William épouse, en 1643, une jeune veuve, Margaret Jasper, fille d'un riche marchand de Rotterdam établi à Bristol, qui lui apporte de son précédent mariage une propriété à Kilcorny (Irlande). L'année suivante, il obtient son premier commandement d'importance, celui du *Fellowship*, de 28 canons, au sein de l'escadre de Richard Swanley qui patrouille dans les eaux irlandaises pour le Parlement afin de protéger les côtes anglaises et galloises contre les attaques royalistes. Il est notamment appelé à aider les troupes parlementaires lors des sièges de Youghal (été 1644) et de la forteresse de Buntarry (printemps 1646). Successivement capitaine de l'*Assurance*, de 30 canons, puis du *Lion* de 50 canons, au sein de cette escadre, il en est nommé contre-Amiral dès mai 1647. Brièvement incarcéré en 1648 à la Tour de Londres pour ses sympathies royalistes, il n'en devient pas moins, en mars 1649, vice-Amiral de l'escadre d'Irlande, assurant cette même année le blocus des ports irlandais lors de l'invasion de l'île par Oliver Cromwell. Fin 1650, montant le *Fairfax*, de 52 canons, il commande une escadre de huit navires pour patrouiller des Açores jusqu'à l'île de Malte, avec ordre de capturer la flotte royaliste du prince Rupert. Il échoue à trouver celle-ci, mais, en Méditerranée durant toute l'année 1651, il fait 36 prises sur les Portugais et les Français, qui assistent alors les royalistes. À son retour, au début de la première guerre contre les Pays-Bas, il sert en qualité de vice-Amiral de la flotte de Robert Blake. Montant le *James*, de 60 canons, il capture, en juillet 1652, six riches navires néerlandais dont la cargaison vaut plus de 200 000 £. Après la bataille navale de Kentish Knock, en octobre, il escorte la flotte de charbon, de Newcastle à Londres. En mars 1653, il se distingue à la bataille de Portland en qualité d'Amiral de l'escadre bleue en capturant 14 navires néerlandais qu'il conduit à Douvres avec 700 prisonniers de guerre, Il participe ensuite à diverses autres batailles navales, notamment à North Foreland et à Scheveningen. En décembre 1653, il est promu « General at Sea », le plus haut rang

dans la marine anglaise de l'époque. Il partage cet honneur avec Blake, George Monck et John Desborrough, avec lesquels il est aussi membre de la commission chargée d'organiser la marine du Commonwealth.

L'année suivante, il reçoit une récompense plus substantielle: d'autres terres confisquées en Irlande sur les catholiques. Ces honneurs décernés par le protecteur Cromwell ne l'empêchent pas d'offrir secrètement de mettre son escadre au service de la cause royaliste. Pourtant, fin 1654, Cromwell lui confie son commandement naval le plus prestigieux, celui de la flotte du *Western Design*, qu'il envoie contre les possessions espagnoles en Amérique.

Cependant, les mauvaises relations entre Penn et son collègue Venables, commandant l'armée d'invasion, contribuent, en partie, à faire échouer leur plan contre Santo Domingo, en avril 1655. Le débarquement des troupes prévu à la Rivière Jaina se fait beaucoup plus à l'ouest, et le guide qui doit les accompagner à la ville n'a pas été débarqué. Quelque 10 000 hommes, mal préparés, doivent céder devant 300 miliciens espagnols et évacuer l'île après deux semaines. Les pertes très lourdes s'élèvent à un millier d'hommes. En mai, les Anglais compensent cet échec par la prise de la Jamaïque où les navires de Penn réduisent d'abord tous les canons ennemis au silence avant le débarquement. Malade, et pressé d'aller se justifier devant Cromwell, l'Amiral laisse le commandement de la flotte à son vice-Amiral William Goodson et regagne l'Angleterre avec une douzaine de navires. À son retour à Londres, il est incarcéré pour une seconde fois à la Tour, officiellement pour avoir quitté son poste sans autorisation. Bientôt relâché, il se retire sur ses terres à Munster, en Irlande, travaillant en secret avec le duc d'Ormond pour le retour du Roi. Ainsi, à la mort de Cromwell, grâce à sa renommée, il est l'un des amiraux qui gagnent la marine du Commonwealth au roi Charles II, ce qui lui vaudra l'estime indéfectible de ce dernier et de son frère le duc d'York. Fait chevalier dès juin 1660 au retour du Roi, il est aussi honoré, deux mois plus tard, de la fonction de gouverneur de la forteresse de Kinsale, auquel est rattaché le prestigieux titre d'Amiral d'Irlande. Plus important, il devient l'un des trois commissaires chargés de réorganiser et d'administrer la Marine royale. Tout en conservant ses fonctions administratives dans la marine, il reprend du service en mer en 1664, en qualité de capitaine du navire-Amiral du duc d'York, grand Amiral d'Angleterre. À ce titre, sur le *Royal Charles*, il participe, en juin 1665, à deux importantes victoires navales contre la flotte néerlandaise. Le mois suivant, en qualité d'Amiral de l'escadre blanche, sous les ordres du comte de Sandwich, il fait sa dernière croisière comme commandant de navire. En mars 1668, le Roi et le duc d'York le choisissent pour commander en chef la flotte pour l'entreprise contre les Français, mais cette faveur lui vaut notamment l'inimitié du puissant duc d'Albemarle. En avril, il est formellement accusé devant le Parlement d'avoir détourné à son profit, durant la dernière guerre, une partie de la cargaison de deux vaisseaux de la *Vereenigde Oost-Indische Compagnie* (*VOC*). Les accusations sont abandonnées dès que Penn, pour raisons de santé, renonce officiellement à prendre son commandement. En 1669, étant très malade, il résigne ses fonctions de commissaire de la marine avant de mourir l'année suivante. Son fils aîné et homonyme, un quaker, sera le fondateur de la colonie de Pennsylvanie, ainsi nommée par le Roi lui-même en souvenir de l'Amiral.

Raynald Laprise

☛ *LONDRES, MALTE, MUNSTER, SALÉ, VOC*

PEPIN DE BELLE ISLE THOMAS
(1676-1711, Saint-Malo)

Issu d'une famille de noblesse « ducale », « dormante » depuis le XVI[e] siècle en raison de son engagement dans le commerce maritime à Saint-Malo, Thomas Pepin est le fils de Pierre Pépin de Belle Isle, commandant du *Marbeuf*, tué en 1684 dans un combat contre trois cor-

saires d'Alger au large de Majorque. Le jeune Thomas s'engage très tôt dans la carrière de la navigation. Après une formation à l'École d'hydrographie de Saint-Malo, il est embarqué à 16 ans en 1692 comme volontaire sur le corsaire *Ville de Saint-Malo* (160 tx et 20 canons), et participe en 1696 comme officier sur le *Diamant* (700 tx et 50 canons) à la campagne de l'escadrille armée par Danycan contre les établissements anglais de Terre-Neuve. En 1697, il reçoit à 21 ans le commandement du corsaire de 300 tx l'*Aigle Noir*, ex-corsaire flessingois capturé par Alain Porée, armé par Magon de la Chipaudière. En mars 1697, en course dans le golfe de Biscaye, il rallie l'escadrille commandée par Duguay-Trouin pour participer à l'attaque du convoi hollandais de Bilbao, contribuant activement avec Des Saudrais Dufresne à la prise à l'abordage du vaisseau d'escorte le *Nassau*, capturant en outre deux des vaisseaux marchands du convoi.

Au début de la guerre de Succession d'Espagne, il reprend du service comme capitaine de la frégate de 300 tx *Saint-Isidore*, armée par Du Pin Le Fer, avec laquelle il réalise deux campagnes fructueuses avec cinq prises et une rançon en 1702, puis huit prises et une reprise en 1703. En 1704, au commandement de la grosse frégate neuve la *Paix* de 400 tx, il réalise une campagne plus fructueuse encore, avec neuf prises et deux rançons, après avoir résisté victorieusement lors d'un rude combat aux assauts du vaisseau anglais *Hercule* et de la frégate *Thétis*. En 1705, il s'installe comme négociant, après son mariage avec Françoise Morrogh, riche veuve de la colonie irlandaise de Morlaix, et s'engage activement dans l'armement corsaire. En octobre 1708, il arme la frégate le *Fortuné* de 250 tx qui, « en société » avec deux frégates malouines, et une havraise (la *Galatée* de 300 tx, capitaine Parant), conduit entre octobre 1708 et septembre 1709 une expédition ambitieuse, menant un raid dans la rivière de Gambie, ce qui se traduit également par la capture d'un négrier anglais puis par la prise du comptoir portugais de l'ile de San Thomé dans le golfe de Guinée, rançonné pour 40 000 cruzados, avec la saisie de trois négriers conduits à la Martinique pour vendre leur cargaison de captifs. En 1711, il s'engage fortement aux côtés des Trouin dans la préparation du grand armement contre Rio de Janeiro, comme l'un des directeurs de la « société de Rio », en y investissant 50 000 l-t. Il ne connaitra pas cependant le succès de cette expédition, décédant prématurément.

André Lespagnol

☛ *ALGER*, *BILBAO,* DANYCAN, DUFRESNE, DUGUAY-TROUIN, LE FER, *MORLAIX,* PORÉE, *SAINT-MALO,* TROUIN

PERRÉE DU HAMEL JEAN (28 septembre 1659, Granville-1737)

Fils d'armateur, Perrée du Hamel commande successivement deux morutiers au début de la guerre de la Ligue d'Augsbourg. Ces bâtiments de pêche sont armés à Saint-Malo pour Terre-Neuve en guerre et marchandises par des armateurs granvillais : *l'Union,* de 300 tx en 1690, puis *le Claude* (160 tx, 16 canons) pendant deux campagnes. Lors de la première traversée de ce dernier vers Terre-Neuve, au printemps 1693, il réussit une prise, puis l'année suivante, pendant sa seconde campagne, à l'occasion de son retour de Marseille après la décharge de la morue, il rencontre un navire anglais armé de 18 canons contre lequel il engage un long combat qui devient trop inégal lorsque survient un autre navire ennemi de 26 canons. Son navire est touché ainsi que son équipage qui compte un tué et plusieurs blessés. Obligé de donner l'ordre de se rendre, il est alors conduit par les Anglais à Cadix. Après sa libération, il prend au printemps 1695 le commandement de l'un des plus fameux corsaires granvillais, le *Jeune Homme* (150 tx, 14 canons), armé en guerre par Jean-François Lévesque de Beaubriand et qui a déjà fait ses preuves dans des courses précédentes sous les commandements de plusieurs capitaines granvillais, dont Jean Doublet, le célèbre corsaire de Honfleur. Il mène sa croisière qui

dure jusqu'en février 1696 en plusieurs sorties le long des côtes anglaises et réussit sept prises. Une nouvelle commission en guerre lui est octroyée en août 1696. Il croise alors au sud des iles Sorlingues, et capture quatre navires ennemis dont deux après combats. La campagne suivante commence par un très violent affrontement contre un navire flessinguais, le *Walcheren*, armé en course qui vient de Saint-Eustache avec une cargaison de sucre, coton et indigo et qui finit par se rendre. Il mène ensuite son corsaire le long des côtes d'Irlande, où en compagnie de navires malouins, il fait encore cinq prises – dont le *Dowhamyard* de Londres de 300 tx venant de la Barbade – ce qui porte son « score » pour ce commandement du *Jeune-Homme* à au moins dix-sept prises. Pendant la trêve qui suit le traité de Ryswick d'octobre 1697, Jean Perrée du Hamel reprend ses voyages triangulaires à la grande pêche à Terre-Neuve aux commandes de trois gros morutiers armés à Saint-Malo*:* la *Marie* en 1698*,* le *Saint-Aaron* en 1700 puis le *Fortuné.* Pour ce dernier, il obtient une commission en course en juillet 1702, quelques mois après la déclaration de la guerre de Succession d'Espagne. Il va croiser d'abord le long des côtes d'Irlande puis à l'ouest des îles Sorlingues, avec ses succès habituels puisqu'il ramène cette fois au moins six prises dont un virginien chargé de tabac. Il commande ensuite des terre-neuviers armés à Granville, pour la plupart en guerre et marchandises : en 1703 la *Bonne Aventure* (350 tx) ; en 1705 le *Jean de Grâce* (180 tx) qui eut une brillante carrière pendant la guerre précédente sous les commandements de Jean Beaubriand-Levesque et son frère André Levesque de la Souctière ; en 1706, l'*Hirondelle* (80 tx) avec laquelle il ramène cinq prises (dont le *Marquis de Vandveere* de 300 tx), avant d'être à son tour contraint de se rendre. Prisonnier pour la seconde fois, il rentre à Granville en août 1707. En 1708, il est capitaine du *Marquis de la Ferrière* (160 tx) qu'il mène exceptionnellement au Petit-Nord et à Terre-Neuve avec un simple « congé ordinaire » ; en 1709, il conduit la *Sirène* (120 tx). Son dernier commandement pendant la guerre de Succession d'Espagne est celui de la *Paix* (160 tx) en 1712. Chassé d'abord par quatre bâtiments ennemis dès sa sortie de Saint-Malo où il était venu se ravitailler, puis attaqué de nouveau par un navire flessinguais de force supérieure, après avoir essayé en vain de se défendre il donne l'ordre de baisser pavillon. Mais il évite l'emprisonnement grâce à un corsaire malouin, le *Comte de Géraldin* (Pierre-Charles de la Portbarré) qui réussit à reprendre la *Paix.* Après la guerre, Jean Perrée du Hamel commande successivement quatre terre-neuviers de Saint-Malo : l'*Hirondelle* (120 tx), le *Natal* (130 tx), la *Comtesse de Pontchartrain*, et le *Saint-Esprit* (160/180 tx). Il cesse ensuite toute navigation et s'occupe de ses armements. Il meurt le 21 mars 1737. Jean Perrée du Hamel est l'exemple type du capitaine corsaire granvillais pendant les dernières guerres de Louis XIV, menant des navires armés à Granville ou à Saint-Malo, et qui, selon le choix de l'armateur, obtient soit une commission en guerre et marchandises, qui lui permet de cumuler deux activités – la grande pêche et la course –, soit une commission en guerre seule, auquel cas il se consacre exclusivement à la chasse aux ennemis. C'est aussi l'un des plus performants capitaines de cette époque, totalisant vingt-neuf prises en cinq croisières à la barre du même bâtiment, et dirigeant cinq combats contre l'ennemi. De la famille Perrée, il faut aussi compter trois autres capitaines qui se sont illustrés dans l'histoire de la course*:* Nicolas Perrée de Maisonneuve, capitaine de la *Légère,* corsaire armé à Saint-Malo par le granvillais François Lévesque pendant la guerre de Succession d'Espagne ; puis ses deux petits-fils, René Perrée de Grandpièce, capitaine du corsaire le *Comte de Noailles,* armé à Granville par Léonor Couraye du Parc pendant la guerre de Succession d'Autriche, et son frère François Perrée de Précourt, capitaine du *Comte de la Rivière* qui effectue trois courses pendant la guerre de Sept Ans. Ces deux derniers arment ensemble plusieurs cor-

saires pendant ce conflit, la *Favorite* et le *Comte de la Rivière.*

Anne Cahierre

☛ BEAUBRIAND, *CADIX,* COURAYE DU PARC, DOUBLET, *GRANVILLE, HONFLEUR*, *MARSEILLE, SAINT-MALO*

PERROUD JACQUES-FRANÇOIS

(13 novembre 1770, Bordeaux-9 avril 1822)

Les archives rencontrent Perroud au moment de son premier voyage à l'Île de France, en tant que pilotin sur l'*Aimable Rosalie* de Bordeaux, de mai 1789 à septembre 1791. En janvier 1792, il est second lieutenant sur l'*Aimable Lucile* et débarque à l'automne de la même année au Port-Louis, où il s'emploie dans la navigation locale. Lors de la déclaration de guerre, il est corsaire sur le *Résolu,* du 3 au 27 juillet 1793, puis sur le *Léger*, du 28 juillet 1793 au 25 août 1794, pour une croisière sur la côte Malabar et dans le détroit de Malacca. Il sert ensuite sur la corvette le *Phoenix*, d'août à novembre 1794, puis sur la *Pélagie,* pour un aller et retour entre Port-Louis et Bordeaux, entre mars 1795 et août 1796. Il est lieutenant à bord de l'*Entreprise* (capitaine Legars), partie le 21 août 1796 pour une croisière dans le golfe du Bengale. Avec la prise le *Hay,* dont il reçoit le commandement, il prend successivement les bâtiments *Kaunitz, Lark, Castor et Paggi*, puis rentre au Port-Louis en mars 1797. En mai 1799, capitaine du corsaire le *Hasard*, il appareille pour Batavia avec les dépêches du gouverneur Malartic pour Sercey et s'empare, dans le détroit de la Sonde, du *Hasard* et du *Russel*, avec lesquels il rentre au Port-Louis en septembre de la même année. En octobre, capitaine de l'*Aurore,* de 8 canons avec 30 hommes, il porte un chargement à Lorient où il arrive en mai 1800. De Bordeaux, en avril 1801, il appareille avec le corsaire la *Bellone*, de 24 canons et 150 hommes, armé par Jacques Conte, fait une escale à l'Île de France et se rend dans le golfe du Bengale, où il prend les Portugais le *Mage* et le *San Pedro* et les Anglais *Amboina, Tay, John* et *Porcher*, ce dernier étant un bâtiment de 900 tx de la Compagnie des Indes, puis il rentre à Bordeaux. En juin 1803, toujours avec la *Bellone*, il fait voile pour la mer d'Irlande, où il prend le *Diamond*, la *Sophie*, le *Dunkan,* et à l'abordage le *Lord Nelson* à la Compagnie des Indes. Rentré à Bordeaux en février 1804, il reçoit, à l'issue de ces campagnes spectaculaires, la croix de la Légion d'honneur, ainsi qu'une arme d'honneur. Enfin, une fois encore avec la *Bellone,* il sort de la Gironde en octobre 1804, gagne l'Île de France où il arrive en février 1805, après avoir capturé au cours de la route le *Lear* de 16 canons, le *Goldstroën* de 300 tx, et le *Henry.* Au cours d'une nouvelle croisière dans le golfe du Bengale, d'octobre 1805 à janvier 1806, il fait neuf prises, dont le *Grave,* le *James,* l'*Endeavour*, le *Melville* et la *Princess of Wales*! Puis, à partir de novembre 1807, avec le *Curieux,* il réalise une expédition inédite en mer de Chine et capture la *Marguerite,* l'*Amiral Reynier*, la *Belty* et l'*Ahadapour,* dont la vente rapporte 500 000 fr. lors du retour au Port-Louis en mai 1809. En novembre de la même année, capitaine de la *Confiance*, il est chargé de porter les dépêches de Decaen en France ; après avoir échappé à trois reprises à des croisières anglaises, il est capturé près de l'île d'Yeu le 3 février 1810. Échangé rapidement, il prend en juin de la même année le commandement du corsaire *Phénix* de 16 canons et 120 hommes, avec lequel il s'empare de l'*Unity* et de l'*Agenoria* près des Açores, mais il est lui-même capturé par l'*Eagle* le 12 septembre, et emmené en Angleterre où il reste prisonnier durant dix-sept mois.

Au retour de la paix, il commande au commerce, second sur la *Joséphine* de Bordeaux à La Havane, entre septembre 1815 et juin 1816, puis sur le même bâtiment, pour la Martinique, de juillet 1816 à juillet 1817, enfin en 1817 et 1818, sur la *Rose* à Calcutta. Nommé capitaine au long cours en février 1819 – avec une dispense de formation ! – il meurt en mer, capitaine du navire *Les Trois frères* de Marseille. Au témoignage d'André Maure, il fut le « muscadin des

corsaires […], qui sut allier une bravoure à toute épreuve aux formes d'une exquise politesse ».

Philippe Haudrère

☛ *Batavia, Bordeaux, Côte du Malabar*, Decaen, *Île de France, Malacca, Marseille*

Petit Jean Nicolas (1758-1813)

Ce contre-Amiral, l'un des moins connus de la marine impériale, fut comme nombre de marins ayant fait une bonne partie de leur carrière au commerce, capitaine corsaire pendant la guerre d'Indépendance américaine. Embarqué au commerce (probablement de traite, ses campagnes étant essentiellement sur les côtes d'Afrique et aux Antilles) de 1773 à 1777, il sert ensuite sur des bâtiments de la Marine royale comme pilote dans les escadres de d'Orvilliers (bataille d'Ouessant en 1778), puis de Guichen. Il s'embarque à la fin de 1779 comme second sur le brick corsaire la *Marquise d'Aubeterre* et en reçoit le commandement à l'issue de la première campagne. Il combat le brick anglais *Lively* en avril 1780. Il commande ensuite d'autres bâtiments corsaires armés à Dunkerque : le cutter la *Victoire* (1781) avec lequel il affronte un cutter et un brick anglais, puis le *Sans-Peur* (1802) sur lequel il livre un troisième combat assez difficile.

Il navigue au commerce pendant la paix, essentiellement sur les côtes d'Afrique et aux Antilles sur des bâtiments armés au Havre ou à Honfleur jusqu'au mois d'octobre 1793. Il rejoint alors la marine républicaine comme lieutenant de vaisseau. Toutefois, même promu en 1796 capitaine de frégate, il reste à la tête d'un corsaire, le *Patriote*, pour plusieurs campagnes d'octobre 1794 à février 1798. Ce n'est qu'en 1799 qu'il sert réellement dans la marine de la République, d'abord comme second sur les vaisseaux la *Révolution* puis l'*Océan*. Au début de 1800, il prend le commandement du *Patriote*, vaisseau de 74 canons (rien à voir bien sûr avec son ancien modeste corsaire) mais n'est promu au grade de capitaine de vaisseau qu'à la fin de l'année. Il monte ensuite divers vaisseaux de l'escadre de Brest dont le *Jemmapes* avec lequel il fait la campagne de Villeneuve, étant présent à la bataille de Trafalgar. Il participe aussi à l'expédition de Ganteaume sur Corfou en 1808. Contre-Amiral en septembre 1811, il commande une division de l'escadre de l'Escaut sur le vaisseau l'*Illustre* sur lequel il meurt de maladie.

Si sa carrière dans la marine de guerre officielle manque de lustre, il est, à la différence de la plupart de ses homologues marins de commerce, beaucoup plus qu'un corsaire d'occasion : trois années pendant la guerre d'Amérique et cinq ans pendant la Révolution. Son originalité est d'avoir continué pendant cinq ans à commander comme corsaire, tout en disposant d'un grade officiel et même de promotions dans la marine républicaine. Il sait aussi s'illustrer dans des combats difficiles, en particulier dans les années 1780 à 1782 contre des bâtiments de guerre, ce que ses confrères corsaires font rarement dans ces années de décadence du métier. Enfin, dernière originalité, il n'a jamais eu à amener son pavillon, chance rare dans cette activité qui s'achève le plus souvent sur un ponton anglais.

André Di Ré

☛ *Brest, Dunkerque, Honfleur, Le Havre*, Pavillons corsaires et pirates

Petit-Goave (Le)

Moreau de Saint-Méry évoque un établissement définitif, tout comme dans le lieu voisin de Léogane, en 1670. Les boucaniers s'y seraient montrés dès 1659. Pour autant, le site n'est pas actif à l'arrivée d'Ogeron. Celui-ci, dans un mémoire sur les besoins de Saint-Domingue de 1669, ne mentionne que la nécessité d'un chemin entre le Petit-Goave et la Bande du Sud. La population s'y montre d'emblée prête à défendre son indépendance menacée par la Compagnie des Indes occidentales. Elle dénonce surtout les tarifs pratiqués pour les marchandises de France. Ogeron, en 1670, déclare que les habitants, « qui n'avaient jamais obéi à per-

sonne », ont tiré plus de 1 500 coups de fusil sur le vaisseau de la Compagnie où il se trouvait. En représailles, quelques cases sont brûlées, de quoi rappeler que le bourg est fait de bois jusqu'en 1702. En 1672, Ogeron demande à ce que soit bâtie une petite forteresse, il ne s'agit que « d'assurer nos vaisseaux marchands en cas de guerre ou de forbans ». Deux ans plus tard, c'est du Petit-Goave qu'appareille le corps de troupe destiné à renforcer de Baas : des 400 hommes embarqués sur les deux vaisseaux du Roi, une centaine de flibustiers sont du Petit-Goave. Nepveu de Pouancey, successeur d'Ogeron, entend revenir à la Tortue et obliger les flibustiers à y mener leurs prises : « les corsaires étaient accoutumés de les faire au Petit-Goave où Monsieur Ogeron faisait ordinairement son séjour ». En vain. En 1677, le Petit-Goave compte 600 hommes portant l'arme avec 200 engagés, pouvant compter sur les 570 hommes armés et les quelque 300 engagés des paroisses voisines de Léogane, Nippes et le Rochelais, sans compter un millier de flibustiers « qui ne vont en descente sur les Espagnols et en course que pour avoir de quoi venir boire et manger au Petit-Goave et à la Tortue, et n'en partent jamais tant qu'il y a du vin et eau-de-vie ou qu'ils ont de l'argent ou des marchandises ou crédit pour en avoir ». Les dix ou douze corsaires, petites frégates ou barques, mouillent au Petit-Goave. C'est également le port choisi en 1676 par le marquis de Maintenon pour recruter des équipages et celui où Pouancey attend le retour du millier de flibustiers envoyés à la Martinique en 1678. Le gouverneur de Saint-Domingue résume une partie de la situation à propos de la baie du Petit-Goave : elle est « fort bonne pour le mouillage et la sûreté des navires. Il y a un ancrage fort considérable dans le fond de ladite baie dont l'on peut faire un port fermé capable de défendre un nombre considérable de navires ». Il faut ajouter à cet avantage la proximité de Port Royal d'où il est possible, pendant encore quelques années, d'aller se ravitailler à moindre frais ; celle aussi du cap Tiburon et de l'Île-à-Vache, points de rendez-vous habituels lors de la formation d'escadres flibustières. Les Espagnols le disent clairement en 1684 : « le Petit-Goave est le lieu de retraite de tous les corsaires ». Tarin de Cussy, pour s'y faire respecter, fait construire une batterie de 20 canons avec des prisons ainsi qu'une « maison du Roi ». Les dix-huit navires flibustiers qu'il mentionne sont bien plus importants que ceux qui mouillaient à Cayonne dix ans auparavant. Si le tonnage est inconnu, le nombre moyen de canons est supérieur à 18, le nombre moyen d'hommes s'élève à près de 110. C'est du Petit-Goave que Du Casse lance ses flibustiers à l'assaut des côtes jamaïcaines durant la guerre de la Ligue d'Augsbourg. En 1694, il entreprend personnellement cette traversée de quelques jours pour une vaste opération de pillage. L'année suivante, averti de l'arrivée d'un corps anglo-espagnol, il choisit de défendre les quartiers du Centre, présumant que les Anglais veulent avant tout détruire le Petit-Goave. En 1697, le baron de Pointis embarque le contingent des habitants, des Noirs et des flibustiers pour s'emparer de Carthagène depuis la cité corsaire, où, de retour, les Anglo-Hollandais tentent une descente la même année, détruisant en passant les archives du greffe. Moreau de Saint-Méry parle du Petit-Goave comme l'établissement le plus considérable en tant que ville. Le port bénéficie d'une situation exceptionnelle. On y accède et on en sort aisément. La rade, bordée à l'ouest par la pointe à Antoine et à l'est par le Tapion, est suffisamment profonde et offre des mouillages sûrs. Si le climat n'était particulièrement insalubre alentour, le site serait idéal. Le XVIII[e] siècle suivant voit néanmoins décroître l'influence du Petit-Goave. De séismes en ouragans, d'inondations en épidémies de fièvre jaune, le Petit-Goave perd son aspect guerrier. Il vivote de l'économie de plantation, perdant même son église des flibustiers que ceux-ci avaient régulièrement enrichie.

Philippe Hrodej

☛ Baas, Boucaniers, *Carthagène*, Du Casse, Flibustiers, *La Tortue,* Maintenon, Nepveu de Pouancey, Ogeron de la Bouère, Pointis, *Port Royal,* Tarin de Cussy

PHILADELPHIE

La « Cité de l'amour fraternel » est fondée en 1682 par le quaker William Penn (1644-1718) qui s'en fait attribuer la propriété par une charte en échange d'une partie de l'héritage qu'il détenait de son père, l'Amiral Penn qui avait conquis la Jamaïque en 1655. La colonie de Pennsylvanie abolit l'esclavage et devient le refuge de nombreux quakers et autres protestants immigrés de l'Ancien Monde. Regroupant une élite prestigieuse, Philadelphie est un paradis pour les sectes protestantes, les notables franc-maçons et les philosophes. Un schéma urbain impeccable y aligne 2 000 maisons de brique, à étages, douze temples, une bibliothèque et une académie. En 1760, la ville compte 18 581 habitants. Au moment de la guerre d'Indépendance, ses 40 000 habitants en font la plus importante des cités d'Amérique du Nord. Le 16 octobre 1773, la ville déclare la loi britannique sur le thé du 10 mai inique et refuse son application. Le 5 septembre 1774, au Carpenter's Hall, se réunit le premier Congrès continental. Le 10 mai 1775, le second Congrès continental siège en ville. Le 4 juillet 1776, la Déclaration d'Indépendance y est approuvée par la majorité de ce Congrès, ce que *Liberty Bell* salue quatre jours plus tard. Mais le général anglais Howe fait le choix personnel de s'emparer de Philadelphie, estimant qu'il porterait ainsi un coup décisif aux *insurgents*, au lieu de remonter l'Hudson pour aller à la rencontre de Burgoyne. Howe fait embarquer 18 000 des 20 000 soldats de la garnison de New York. Après un mois et demi d'attente en rade, il met à la fin août le cap sur Philadelphie où Washington tente de s'opposer à lui. Le 22 septembre, les Anglais entrent dans la cité, mettant fin à toute activité corsaire des *insurgents.*

Philadelphie avait connu quelques armements auparavant, du côté américain. Robert Morris a un grand rôle dans l'organisation de la course à Philadelphie. Il envoie même un représentant à la Martinique, William Bingham. La « Willing, Morris & Company » est engagée dans le grand commerce, sous la protection du Congrès – pour un quart de ses débours en 1775 et 1777. Morris, partisan d'une réconciliation avec Londres, avait voté contre la Déclaration d'Indépendance mais l'avait signée par la suite. Les marchands de Philadelphie tiennent à tirer parti de la course, à l'image de Morris, qui avait fait fortune avant le conflit. Le capitaine S. Cleveland du brick *Despatch*, quitte le port sans arme à bord, espérant en capturer dans l'Atlantique ou en acheter en France. Il capture un navire et s'empare de son artillerie au bout de seulement quelques jours. Il faut encore noter l'existence de galères corsaires, construites à partir de 1775, pour la défense fluviale. Armées de deux ou trois pièces, elles portent de 30 à 50 hommes. Philadelphie reste un exemple de base corsaire mineure des anciennes *Middle Colonies* au cours de la guerre d'Indépendance.

Après-guerre, la ville conserve son prestige d'ancienne capitale politique – elle est le siège du gouvernement fédéral de 1790 à 1800. À la veille de la guerre de 1812, Philadelphie est habitée par 55 000 personnes. Elle est de plus un important centre financier tout au long du XIXe siècle. Comme de nombreux ports du sud du pays, Philadelphie participe dans la première moitié du siècle à des armements corsaires pour le compte, par exemple, des juntes sud-américaines, au détriment de l'Espagne.

Olivier Corre

☛ *ÉTATS-UNIS, LONDRES, NEW YORK,* PENN, *PHILADELPHIE*

PICARD JEAN DIT *CAPITAINE CHAMPAGNE* (?-ap. 1680)

Jean Picard, dit aussi capitaine Champagne, serait arrivé en 1659 à l'île de la Tortue et depuis ce temps aurait toujours été en course. En 1666, il commande, sous commission du Portugal, une frégate nommée la *Fortune,* de 8 canons et de 60 hommes. Il capture ainsi une frégate espagnole, la *Muleta*, dont l'équipage s'enfuit

à terre. Dans la baie des Cayemites, sise dans la partie sud de l'île, ignorant la déclaration de guerre, il voit le corsaire anglais Maurice lui enlever onze de ses hommes. De fureur, ses 35 hommes attaquent le bâtiment armé de 78 hommes dont plus de 50 sont tués ou blessés, les Français n'ayant qu'un seul tué et quatre ou cinq blessés. Ogeron le dédommage et lui confie une frégate lui appartenant. Il multiplie les prises contre les Espagnols et les Anglais. Il s'empare ainsi du *Hope* de Londres (novembre 1667), restitué par la suite. En mars 1668, il reçoit une nouvelle frégate, la *Gallardina*, de 8 canons et de 55 hommes. Cette prise de l'Olonnais (la *Cacaoyère*) revient d'un voyage à Nantes qu'Ogeron lui a fait effectuer pour son compte. Picard rejoint peu après la flotte de Henry Morgan. Il participe ainsi à la prise de la ville cubaine de Puerto Principe (Camaguey) le 2 avril. Cette flotte anglaise ayant rencontré au mois de juin 1668 la flotte de Nau dit François l'Olonnais au cap de Gracias à Dios, Champagne décide de rester avec ses compatriotes. Mais après avoir attendu en vain l'Olonnais au rendez-vous fixé à l'embouchure de la rivière Saint-Jean, il décide de continuer sa course seul. Au début d'août, il fait escale pendant plus d'une semaine à Porto Bello qui vient de tomber entre les mains de Morgan. Il aurait conduit les négociations avec les Espagnols pour fixer la rançon de la ville, des forts et des prisonniers : 100 000 piastres qui lui permettent de se ravitailler. Après une escale à l'île des Pins, il fait voile sur Carthagène. Dans la nuit du 17 au 18 août 1668, mouillé à l'île de Baru, à quelques lieues au vent de la ville, il est surpris par le garde-côte du général Antonio de Quintana, dépêché par le gouverneur Don Benito de Figuerosa. Face à cet armement en guerre, Champagne préfère se rendre sans opposer de résistance. Il sera finalement libéré au terme d'une longue captivité en juillet 1680, après beaucoup d'insistance de la part du vice-Amiral d'Estrées, venu faire escale à Carthagène avec son escadre. D'Estrées le croit gentilhomme, connaissant l'art des fortifications et le latin, pouvant être fort utile quant aux moyens de défense de la cité colombienne, ayant été assez longtemps relativement libre de ses mouvements. Il suit apparemment son libérateur en France, puisque le comte d'Estrées demande à Seignelay une ordonnance pour le versement de 500 à 600 l-t « afin de le faire paraître devant vous en meilleur équipage ».

Jacques Gasser

☛ *CARTHAGÈNE*, *LA TORTUE*, MORGAN, *NANTES*, NAU, OGERON DE LA BOUÈRE, SEIGNELAY

PIETERSEN JOOS (?-ap. 1647)

Né en Zélande, Joos Pietersen est avec Colaert un des capitaines ayant réalisé le plus de prises dans les années 1620. D'ailleurs, ils naviguent ensemble à cette époque-là au sein de l'armada. En 1627-1628, Joos est capitaine du galion *Santa Isabel* aux côtés du galion *San Carlos* que Jacques Colaert commande. Aussi, à la mort de Michel Hoorn en 1641, le commandement de l'escadre de Flandre retombe entre ses mains. Sa nomination le récompense aussi d'avoir conduit en Espagne une flotte de cinq frégates. Le nouvel Amiral est chargé d'assurer le transport d'hommes et de matériels de guerre vers l'Espagne. En effet, à cette époque, la monarchie hispanique a cédé du terrain à ses rivales française, hollandaise et anglaise tant du point de vue économique que politique et guerrier, et la base des opérations militaires jadis menées depuis Dunkerque, son poste-frontière nordique, pour contrôler la Manche et la mer du Nord, a souffert un repli vers La Corogne et Cadix. Au début des années 1640, l'armada de Flandre est composée de plus de vingt navires. Pietersen, pour sa part, navigue à bord de *Nuestra Señora de Atocha*, un galion de 550 tx pourvu de 50 canons. En 1641, il reçoit l'ordre de rejoindre la Péninsule pour assurer le blocus de la côte portugaise. Sa force est composée de deux galions et de quatre frégates. L'effet est immédiat sur le cours des événements et Madrid s'efforce de les retenir et d'élargir

leurs prérogatives. L'année suivante, Pietersen se trouve dans la flotte commandée par le duc de Ciudad Real, à Mahón, aux Baléares, composée de 40 galions. Le commandant en chef de l'armée d'Aragon, Leganés, retrouve Pietersen à Vinaroz. Les Flamands se plaignent du fait qu'ils n'ont pas été payés depuis trois mois. Comme il importe que les hommes de Pietersen soient satisfaits, la junte des flottes leur attribue des fonds spéciaux. Le vice-roi de Valence et les autorités locales veillent également à ce que Pietersen, blessé au cours d'un combat, et ses hommes bénéficient d'un traitement de faveur. Leur concours dans les eaux méditerranéennes devait être de tout premier ordre, car jusqu'en 1647 – après la mort ou le retrait de Pietersen –, il ne fut pas nécessaire de recourir de nouveau aux plus hautes instances pour obtenir le paiement de leur solde.

En 1642, Pietersen est fait chevalier de l'ordre de Saint-Jacques malgré ses origines zélandaises et un grand nombre d'opposants à cette nomination. La junte des flottes demande d'ailleurs à ce qu'il s'installe à Madrid où il recevra l'appui de certains chevaliers disposés à lui servir de parrains, car il ne dispose même pas de l'argent nécessaire pour faire enregistrer son titre.

En 1643, Philippe IV donne l'ordre aux huit meilleures frégates de l'armada de Flandre de rejoindre celles de la mer Océane pour aller combattre en Méditerranée. Mais le 3 septembre, lors de la bataille de Carthagène, épisode naval de la guerre de Trente Ans, l'Amiral français Jean-Armand de Maillé-Brézé parvient à disperser la flotte composée de Dunkerquois aux ordres de Pietersen, de navires de Naples et d'une escadre de la flotte de la mer Océane. Et après que deux de leurs navires aient été pris et deux autres coulés, le reste de la flotte espagnole doit se réfugier dans le port de Carthagène où huit navires supplémentaires sont coulés ou mis à mal. La sécurité de la navigation entre l'Espagne et les territoires et alliés italiens sous son contrôle est rompue, ce qui a de multiples implications commerciales et stratégiques.

En mars 1645, de nouveau dans les eaux atlantiques, l'Amiral Joss Pietersen entre au port de Dunkerque avec une frégate chargée de 259 grandes barres d'argent, valant 6000 fl. chacune. Ce navire provenant des Indes s'était dévié de sa route depuis quinze jours et avait navigué au gré des orages et des tempêtes.

Jean-Philippe Priotti

☛ *CADIX, CARTHAGÈNE*, COLAERT, *DUNKERQUE*, MÚJICA Y BUTRÓN

PINEL JEAN (?-14 janvier 1700)

Ce créole de l'île de Saint-Christophe épouse Catherine Houdin, veuve de Jean Boucher de Saint-Amand. De cette union naissent douze enfants. En octobre 1681, il arme à Rochefort et à La Rochelle un bâtiment du Roi nommé le *Joly* pour un voyage triangulaire pour le compte de Jean Du Casse. Grâce à la protection de son beau-frère Claude Céberet, il est nommé en 1682 commis général de la Compagnie d'Afrique aux îles de Saint-Christophe et de Sainte-Croix. Il est aussi capitaine d'une compagnie de cavalerie pendant le siège de Saint-Christophe par les Anglais en 1690. Il tient campagne avec 900 ou 1000 hommes et obtient, lors de la capitulation, la faveur d'être transporté avec toute sa famille à la Martinique où, aux dires de l'intendant Robert, il s'adonne à faire la course « comme seul moyen de se rétablir des pertes faites à Saint-Christophe ». Marin expérimenté et reconnu, il contribue plus que personne à faire armer des bâtiments en course. Il commande personnellement divers navires. Sa connaissance de l'île lui permet de rafler à plusieurs reprises des Noirs à Saint-Christophe. Il commande notamment la corvette la *Volante* – ou la *Malouine* – à partir de 1693, réputée excellente voilière et dont la capture est mise à prix par les Anglais. Il occasionne pour 10000 l-t de pertes aux Anglais. En 1694, Pinel fait au moins deux prises devant Antigua et deux autres au vent de la Barbade. Pour ces dernières, les deux équipages ennemis d'une centaine d'hommes ont 20 tués et une trentaine de blessés contre 4 flibustiers tués et

une dizaine de blessés. Ayant retrouvé un peu de sa fortune, c'est comme armateur qu'il fait parler de lui, au moment des adjudications ou ventes des prises : le *Nieuport* de 100 tx en mai 1696 pour 1600 l-t, la *Fortune* de Bristol en novembre, prise faite par son gendre François Boucher qui commande le *Saint-Georges*, avec lequel il fait au moins trois autres prises. Le *Lion d'Or* lui est également adjugé, monté par l'Irlandais David Bork qui mène à la Martinique trois prises et autant de rançons. En 1700, il est considéré comme le plus riche et le plus puissant habitant de Saint-Christophe, ayant rétabli son bien. Il possède une habitation sur la Pointe de Sable. Il trouve accidentellement la mort, tué par un coup de canon tiré du corps de garde alors qu'il s'apprête à appareiller de la rade de Basse-Terre. Selon l'intendant Robert, « la perte dudit sieur Pinel a été d'autant plus regrettée qu'outre qu'il était homme de valeur, il était secourable à tous les petits habitants, ayant des moyens de leur faire gagner leur vie [...] ».

Jacques Gasser

☛ Du Casse, *La Rochelle*

Pintedevin-Dujardin Jacques Pierre : voir Duchesne François-Marie

Pitot Charles (11 mars 1756, Saint-Malo-1843)

Charles Pitot rejoint en 1777, à bord du *Père-de-Famille,* son frère aîné Robert (1748-1787), premier commis de la maison de commerce Launay à l'Île de France, et deux ans plus tard, après son mariage avec Jeanne-François Merle, s'associe avec lui pour fonder la société « Pitot frères et compagnie », au capital de 500000 l-t, dont 250000 pour l'aîné et 100000 pour le cadet. Cette société reprend en août 1780 les actifs des Launay quand ceux-ci rentrent en France. Charles en assure la direction lorsque Robert se rend en France en 1782. Après la mort de ce dernier, en 1787, Charles modifie la raison sociale de la société en la mettant sous son seul nom.

La maison Pitot est particulièrement active durant la guerre d'indépendance des États-Unis : entre 1780 et 1783, les deux frères arment neuf corsaires : *Philippine I, Philippine II, Philippe, Salomon, Foudroyant, Confiance, Sainte-Thérèse, Océan* et *Sainte-Anne.* Leur correspondance, conservée en grande partie pour cette période et publiée, donne des renseignements importants sur la conduite des campagnes de course à partir de l'Île de France. C'est une activité qui intéresse toute la bourgeoisie commerçante de la colonie car la plupart des habitants fortunés y placent des fonds. Ainsi pour l'armement de la *Philippine II,* qui revient à 600000 l-t, la maison Pitot place 60000 l-t, et le reste est emprunté en actions sur la place. De même pour la *Sainte-Thérèse*, dont le coût est de 350000 l-t, les Pitot fournissent sur leurs fonds propres 24000 l-t seulement. Les profits sont considérables, ainsi pour l'armement du corsaire *Philippine Ier*, qui revient à 152000 l-t, les armateurs et les actionnaires se partagent-ils 815000 l-t à l'issue de la croisière. La même correspondance donne des informations sur la composition des équipages : toujours pour la *Philippine Ier*, qui embarque une centaine d'hommes. On relève 17 officiers, 20 mariniers, 23 matelots, 20 volontaires blancs et noirs libres, 20 esclaves utilisés comme matelots, embarqués par leurs maîtres au lieu de verser un capital. Il revient 410000 l-t à l'équipage lors de la liquidation de la campagne.

Lors de la reprise de la guerre, la maison Pitot fait réaliser les premiers armements corsaires du Port-Louis, avec le *Mutin* et le *Lafayette* – devenu plus tard le *Modeste* – en juin 1793, le *Duguay-Trouin* et l'*Ile de France* en janvier 1794, le *Modeste* en 1796, l'*Apollon* en mars 1797. Pendant les guerres de l'Empire, à partir de 1806, elle est en relation d'affaires avec des armateurs de Saint-Malo, en particulier Blaize de Maisonneuve et Surcouf – ainsi Pitot est-il co-armateur de la *Clarisse* – et en général elle est le correspondant des Malouins lorsque ceux-ci font escale à l'Île de France. En 1798, Charles

Pitot associe à sa maison ses neveux Édouard et Thomi, fils de Robert, nés à l'île de France, mais élevés en Bretagne à partir de 1781 par leur cousin Pierre-Louis Robert de Lamennis, et leur confie la majeure partie de la gestion, car constamment élu à l'Assemblée coloniale depuis 1795, il se consacre désormais surtout à l'organisation des finances et du ravitaillement des îles. Après la conquête britannique, il crée la Banque de l'île Maurice en 1813, puis la Chambre de commerce en 1825. Thomi reste à la tête de la maison jusqu'en 1833, puis il en prononce la dissolution.

Philippe Haudrère

☛ BLAIZE DE MAISONNEUVE, *ÉTATS-UNIS, ÎLE DE FRANCE, SAINT-MALO,* SURCOUF

PLETZ JACQUES WINOC (1650-1716)

Jacques Winoc Pletz est un des armateurs les mieux connus de Dunkerque, ville dont les archives ont été en partie détruites. Fils de l'échevin Winoc Pletz, échevin, et de Marie Sacmooter, il devient avocat puis conseiller à l'hôtel de ville en 1677. Il se marie le 8 septembre 1680 avec Jeanne Magdeleine de Brier (1661-1695) dont il aura trois garçons et une fille. Il se remarie vers 1699 avec Marie Tugghe, veuve de Josse Nicolas Meulebecq, ancien bourgmestre, et apparentée aux Coppens et aux Faulconnier, les plus illustres familles de la ville. À la veille de la guerre, en 1688, Pletz est armateur du *Cheval Marin*, frégate de 300 tx qui navigue de Dunkerque à Marseille. En 1690, ses services comme avocat sont très appréciés des armateurs dunkerquois. Selon Vauban, il est très lié à Taverne et à ses associés. Pletz est un des premiers à armer en course à la fin de 1688 mais J. Bromley remarque qu'il cautionne très rarement, contrairement à l'usage, les armements dont il est le dépositaire. Armateur principal, il fait cautionner le plus souvent ses armements par Jean-Baptiste Bart, cousin de Jean Bart. Son habileté d'avocat lui fait à la fois recruter de nombreux actionnaires mais lui donne une réputation d'affairiste et de plaideur. En 1693, il fait construire l'*Aventurier Fortuné* de 200 tx. Il arme cinq frégates également avec les Taverne, à parts égales. Les frégates font trois prises dont l'*Amitié*, frégate suédoise qui fait l'objet d'une main levée. À la suite de ce jugement, il faut dédommager les armateurs et Pletz est alors accusé de malversations, première d'une longue série de plaintes dont sa carrière est émaillée.

Pletz réalise indiscutablement des profits car en 1695, il est identifié comme un des principaux contribuables de Dunkerque dans sa classe d'imposition aux côtés de trois autres grands armateurs en course : les frères Taverne et le chevalier de Géraldin, jacobite qui mourra en 1696. Son nom est très souvent mentionné dans la correspondance officielle car il soumissionne pour de nombreux contrats destinés à la Marine royale : bois, voiles, mâts. Pletz est renommé pour son réseau de correspondants et ses informations en provenance de l'étranger. Les intendants de Marine et même les Pontchartrain ont recours à son réseau d'espionnage. Pletz est très présent dans l'achat des marchandises de prises. Il présente l'originalité de posséder des gros corsaires qui pratiquent la course et le commerce en une seule campagne ou en deux campagnes successives. Ainsi le 24 octobre 1695, son corsaire le *Léopard doré* de 16 canons (sous le commandement de Jacob Vriesche), refuse de repartir de Bordeaux sans deux mois d'avances supplémentaires versés à l'équipage. Le même problème se repose le 12 décembre 1696 avec André Bart, capitaine du *Sainte-Marie* de 30 canons, qui doit aller charger des marchandises après quatre mois de course. En 1696, l'intendant Céberet note que Pletz a cinq frégates en mer dont la dépense doit monter à plus de 300 000 l-t. Les années 1695-1696 représentent son apogée avec près de dix-neuf participations à des armements contre quatre en 1688 ou en 1691 et 1692, ce qui en fait probablement le premier armateur corsaire de France de ces années-là. Il apparaît le plus souvent comme dépositaire, c'est-à-dire gestionnaire de l'armement mais ses partici-

pations au capital demeurent assez faibles. La fin de la guerre en 1697 semble l'avoir surpris et il figure en 1698 sur la liste des banqueroutiers. En 1700, un magistrat le baptise « fameux banqueroutier ». En 1704, il ne peut sortir de sa maison dunkerquoise, cernée par les créanciers, mais il finit par en dédommager un certain nombre. Sa banqueroute ne l'empêche pas de proposer de nombreux projets d'armements à Pontchartrain pendant la guerre de Succession d'Espagne. Simon Coulange, directeur de l'armement de la *Licorne* et du *Mignon* en 1704, camoufle Moisnet, gendre de Pletz et ses associés Bougis, Ville et Delezat. En mai suivant, le Roi leur accorde les six vaisseaux et frégates de Saint-Pol qui a son pavillon sur le *Salisbury* de 50 canons, soit 210 canons et 1 500 hommes pour quatre mois. Le Roi reçoit le cinquième, les officiers et l'équipage le dixième, après défalcation du dixième de l'Amiral, le reste du profit éventuel est pour le traitant. Moisnet réunit 65 actionnaires qui refusent d'aller plus avant en apprenant que Pletz est derrière lui. Moisnet place cependant 55 000 l-t et débourse personnellement 120 000 l-t. L'escadre appareille le 31 juillet. Elle fait treize prises dont le vaisseau le *Falmouth* mais le produit des ventes ne couvre pas l'investissement. L'affaire ne sera soldée qu'en 1718.

En 1705, Pletz propose une expédition contre Arkhangel mais Pontchartrain découvre qu'il s'agit en fait de faire entrer à Dunkerque des navires neutres sous l'escorte des navires du Roi. On retrouve encore Pletz dans l'expédition de Forbin en Norvège, en 1707, puis dans l'expédition du Prétendant, en 1709, mais on ignore la hauteur du pourcentage. Il est impossible de connaître la vérité dans les affaires de Pletz car il verse une partie de ses bénéfices à son gendre Moisnet avec qui il se fâche ultérieurement. En dépit des remarques acerbes des intendants de Marine à son égard, il est constamment sollicité par ces derniers pour ses informations et son expérience. Les différents refus d'obéissance des équipages de Pletz pour obtenir des avances plutôt que des parts de prises montrent bien qu'il paye très mal ces parts. Incontestablement, certains de ses armements ont largement gagné mais d'autres connaissent de lourdes pertes. Sa gymnastique comptable illustre bien les aléas de la course mais également la faiblesse financière de la place de Dunkerque d'où l'originalité de Pletz de lier course et commerce. Il est certain qu'il compense une partie de ses pertes par les contrats de fourniture à l'arsenal de Dunkerque mais également par la revente dans le royaume des marchandises des prises vendues à Dunkerque, en fraudant les multiples taxes et interdictions de la Ferme. Ses adversaires comme les représentants du Roi, Vauban le premier, lui reconnaissent une intelligence supérieure et une connaissance extraordinaire du commerce du Nord. Sa mort en 1716 ne permet pas de savoir comment il se serait adapté à la conjoncture de la paix.

Patrick Villiers

☛ Bart, Bordeaux, Coppens, *Dunkerque*, Forbin-Gardanne, Pavillons des corsaires et pirates, Pontchartrain, Saint-Pol de Hécourt, Vauban

Plucket Pierre-Édouard (12 octobre 1759-1845)

La carrière de capitaine corsaire dunkerquois et lieutenant de vaisseau Pierre-Édouard Plucket se déroule entre 1793 et l799 sur quatre navires dont aucun n'est armé directement à Dunkerque ou par un armateur de ce port. Cela ne l'empêche pas d'être honoré en juin 1793 du surnom de « Nouveau Jean Bart de Dunkerque » par la population bretonne, titre qu'il juge plus tard « beaucoup trop glorieux sans doute » et plus approprié aux exploits de son meilleur ami, le contre-Amiral Pierre-Jean Vanstabel (1744-1797). En 1794, cet autre Dunkerquois assure l'escorte d'un convoi de ravitaillement en blé sensé avoir sauvé la France de la famine, à l'instar de l'exploit de Jean Bart en 1694. La première course de Plucket est menée sur le brick le *Sans-Culotte Nantais*, armé à Nantes, la seconde sur le *Patriote de Brest*, les deux

autres sur la corvette de la République la *Jalouse* armée à Flessingue et la dernière sur le brick le *Résolu* de Calais. Ce dernier nom est curieusement féminisé en la *Résolue* dans les *Mémoires* que le corsaire fait publier en 1843, alors que tous les documents officiels qui concernent ce navire confirment bien la masculinité du nom. Publiées deux ans avant sa mort à l'âge de 83 ans, les *Mémoires* sont à la fois un magnifique récit de vie et une source documentaire d'autant plus utile que les archives des notaires ou du tribunal de commerce de Dunkerque ont disparu lors de la destruction du port flamand pendant la Seconde Guerre mondiale.

Son grand-père était un entreprenant mareyeur, associé à l'armateur Gilotte qui fit fortune dans la course. Parmi ses oncles on trouvait un brasseur et un capitaine propriétaire de son navire considéré comme «l'un des plus rusés marins pour faire la fraude». Par contraste, la position sociale du père de Pierre Édouard, Joseph Plucket, apparaît bien modeste puisqu'il était un simple marin, chargé de plus d'une très nombreuse famille. Si Plucket est très tôt parfaitement intégré au monde maritime de Dunkerque, il n'y occupe au début qu'un rang subalterne mais ses qualités personnelles et les circonstances de la fin de l'Ancien Régime vont très rapidement lui apporter une excellente réputation: mis au travail très jeune dans un atelier de voilerie, en 1771, il est mousse à bord du dogre le *Jeune Mathieu* avant d'embarquer, en 1777, sur un autre dogre, le *Prince de Robecq*, comme novice pour un voyage en Méditerranée où, en butte aux violences du capitaine, il parvient à le tromper en simulant une grave blessure. En 1778, il embarque comme matelot à bord d'un petit cutter corsaire l'*Agneau* qui est rapidement capturé par la frégate anglaise *Amphitrite*. Conduit dans la prison de Gaspard, il tente de s'évader, reçoit une blessure à la cuisse et est frappé si brutalement au visage par un geôlier qu'il perd 25 dents. Avec humour, mais tout en restant anglophobe, il remarque dans ces mémoires que «chaque jour de ma vie me reporte encore avec terreur à ces souvenirs… chaque repas que je prends me fait apprécier la valeur de la philanthropie britannique.» Libéré au début de 1780, il embarque comme pilote pour l'Islande sur le dogre *Marie Thérèse*, portant un «pavillon de complaisance» autrichien avec la bénédiction du professeur d'hydrographie de Dunkerque qui déclare à son père que le jeune Plucket est «capable de conduire un bâtiment autour du monde». Ces qualités de navigateur et son ambition de faire fortune le mènent vers une carrière dans le commerce colonial des Antilles qui lui permettent lors d'une incursion aux États-Unis de converser longuement avec George Washington. En 1785, il est reçu maître au cabotage et fait construire à Dunkerque un caboteur de 60 pieds de quille, le *Petit Neptune*. Avec cet excellent navire, il effectue deux voyages à Liverpool pour vendre des articles textiles, mais l'agitation anglaise contre le traité de commerce franco-anglais de 1786 provoque la saisie du navire. Après un dramatique naufrage en Irlande où il perd 35 000 l-t, il effectue des voyages «pour aller prendre fret d'un endroit à l'autre». Il arrive finalement à Nantes en décembre 1792 et c'est dans ce port que les circonstances du temps vont le transformer de paisible caboteur en corsaire redoutable. Dès 1780, il avait eu envie de s'embarquer à la course comme lieutenant ou capitaine de prise, mais il n'avait pas cédé à ce qu'il appela lui-même une «fermentation belliqueuse».

L'une des devises que Pierre-Édouard Plucket met en avant dans ses *Mémoires* est la suivante: «Rien n'est impossible lorsqu'on prend bien ses mesures». Parmi ses mesures figurent d'abord les grandes qualités de navigateur. C'est pendant sa première captivité en Angleterre que Plucket mit à profit ses heures de loisir forcé pour en apprendre les finesses théoriques auprès du capitaine Charles Lemoine de Dunkerque qui devient un de ses meilleurs amis. Grâce aux *Mémoires,* on peut juger des motivations qu'il partage avec bon nombre de ses collègues et qui sont explicitement de deux ordres: l'appât du gain et la haine des Anglais. Ce que l'on

peut aujourd'hui considérer comme l'appât du gain est sans doute plus probablement dans cette époque incertaine la peur de manquer de moyen de subsistance. C'est pour « ne pas être entièrement ruiné » qu'il démissionne plus tard de la marine alors que ses affaires sont très défavorables. Animée d'une haine instinctive pour les Anglais, exacerbée par les violences subies lors de sa première captivité, il parvient à la commuer en véritable patriotisme lui-même mâtiné, comme le souligne Mabille de Poncheville, d'une dimension européenne et universaliste. Elle rencontre également la sensibilité d'un homme qui fond en larmes, selon son propre aveu, face à la misère des prisonniers qu'il est sensé exécuter en 1793. Mais la dernière motivation, prègnante à la lecture de Plucket, c'est le goût du travail bien fait et le plaisir évident qu'il éprouve au déploiement des finesses de la tactique lors de ses croisières contre ses ennemis anglais qu'il appelait plaisamment « les flibustiers de l'Europe ».

À Nantes, au printemps 1793, comme dans la majorité des ports français, de nombreux navires de commerce sont reconvertis en corsaires. Plucket rapporte que c'est son courtier Laporte qui obtient la première lettre de marque nantaise en transformant un brick négrier en corsaire baptisé par ordre de la municipalité le *Sans Culotte nantais.* Ce navire était d'ailleurs l'un des plus petits corsaires armés dans ce port puisque, avec son épigone le *Sans Culotte Marseillais,* il ne jauge que 100 tx alors que le plus grand corsaire est le *Jean Bart* de 500 tx suivi par une vingtaine d'autres unités entre 150 et 350 tx. Le *Sans culotte nantais,* dont l'équipage est composé de quatre hommes pris sur le navire de Plucket, de quinze marins hollandais et de 80 volontaires de toutes conditions et origines, se poste à l'entrée de la Manche dans la zone d'approche du plateau continental appelée « la sonde ». Les huit prises sont réalisées le plus rapidement possible du 3 au 13 mars, représentant 1 467 tx et 68 prisonniers. Six sont faites « sur la sonde » et deux en Manche. Plucket capture trois chargements de sel et des chargements de viandes, soude, huiles, vins, goudrons et liège. Les navires qui ne sont pas repris par les Anglais sont amenés à Brest, Lorient et Morlaix et produisent plus d'un demi-million de livres.

Avec le *Patriote de Brest*, ancienne corvette de l'État armée à l'initiative de la Société populaire de ce port, Plucket navigue beaucoup plus loin, en compagnie du *Sans Culotte nantais* confié au capitaine Tayer et d'un corsaire malouin. Il dispose d'un équipage de « 140 hommes d'élite » dirigé par un état-major dunkerquois. Il réalise six prises sur neuf sur la côte d'Irlande et deux seulement sur celle de la Sonde. Cette fois-ci, entre le 1er mai et le 1er juin 1793, il capture neuf navires soit 2 173 tx dont quatre entre 400 et 500 tx. Le 24 juin il est surpris par un bâtiment de la Compagnie des Indes anglaises et très gravement blessé. Il décrit ainsi l'événement : « Sa première volée me porta quatre blessures, m'enleva la semelle de ma botte avec la peau de la plante du pied gauche ; un fragment de mitraille me resta dans l'os du bras gauche ; une balle me blessa au côté droit ; et un boulet de 24 m'enleva mon chapeau et me rasa totalement les cheveux. La violence de cette commotion me noircit toute la tête en me jetant de mon banc de quart ; je me sentis un instant tout étourdi ». Et de conclure : « depuis lors mon bras me sert de baromètre, en me causant des douleurs aiguës à l'approche des changements de températures. » Malgré des démêlés assez sévères avec la municipalité de Nantes dont il réprouve les violences, le représentant en mission Jean Bon Saint-André lui propose le commandement d'une frégate et le grade de capitaine de vaisseau. Plucket décide de se contenter de celui de lieutenant de vaisseau et participe au convoi de ravitaillement que Vanstabel escorte des États-Unis à Brest et qui, à l'aller, avait coulé pas moins de 28 navires marchands anglais.

Sous les ordres de Plucket, la corvette de l'État la *Jalouse* croise, entre le 16 mars et le 20 avril 1796, essentiellement en mer du Nord. Elle réalise douze prises de 1 987 tx dont cinq étaient sur lest. L'année suivante la *Jalouse* croise à

nouveau en mer du Nord, capturant un baleinier de 400 tx et détruisant quatre autres navires devant le fort de Berwick. Plucket rétablit l'ordre dans le port norvégien de Bergen où il faisait le plus souvent escale, perturbé par des corsaires français livrés à eux-mêmes. Mais le 12 mai 1797, la chance tourne pour Plucket sur le Dogger bank: après «un combat acharné» contre la frégate anglaise la *Vestale,* le corsaire dunkerquois doit amener son pavillon pour se rendre. Prisonnier sur parole à Norman Cross puis à Peterborough, il est l'objet d'une fraternelle protection des officiers chargés de le garder. Il s'évade cependant sans coup férir et regagne la Hollande avec un faux passeport, déguisé en négociant anglais, son don pour les langues lui ayant été très utile en la circonstance.

Plucket réalise finalement la meilleure de ses courses, entre le 12 mars et le 23 août 1799, capturant 19 navires soit 2965 tx. Le *Résolu* est armé par l'association de deux négociants de Calais, Audibert-Leveux et Charles Matis. Cette croisière ne signifie pas pour Plucket la fortune et la sérénité. Sa liquidation semble avoir été particulièrement difficile avec l'armateur calaisien Audibert. La fin de sa carrière de marin est particulièrement amère et il avoue dans ses *Mémoires* l'avoir abandonner «sans plus de regret». Il réclame en vain son dû, c'est-à-dire des arriérés de solde, des parts de prises et l'indemnisation de la réquisition de son navire, pris par l'ennemi. C'est de cette époque que date une rancœur considérable et justifiée contre le régime républicain. Il démissionne finalement lors de la paix d'Amiens au moment où, comble du désespoir, sa fille unique meurt subitement. Après ces malheurs, il lui faut promettre à sa femme de ne plus naviguer. Le couple fait l'acquisition d'une belle maison de campagne à Krimpen sur une pointe de terre entre le Rhin et la Meuse près de Rotterdam «où il passe journellement plus de cent navires, soit à la voile, soit à la rame». Il fait sienne la devise du *Candide* de Voltaire: «Quand on est à la campagne… il faut songer à peupler sa basse-cour, planter, ensemencer» et d'ajouter avec l'humour du retraité: «de ma vie je n'ai autant travaillé». Le vieux corsaire devenu veuf en 1833 prend le parti de retourner dans sa ville natale «afin de ne point faire de tort à (ses) héritiers». Il retourne à Londres, Peterborough et Normancross, et obtient, *in extremis,* la Légion d'honneur ainsi qu'une courte notice biographique dans la *France Maritime.* Le «second Jean Bart de Dunkerque» meurt à 82 ans, l'année même de l'inauguration de la statue de son glorieux modèle. Le monument à sa gloire, il l'édifie lui-même en rédigeant ses *Mémoires* si attachants par leur sincérité et leur exactitude, et avec, somme toute, beaucoup de recul sur une vie palpitante. À l'origine, ils ne sont édités qu'à 200 exemplaires mais connaissent trois rééditions à partir de 1956 avec des préfaces de Mabille de Poncheville, Alain Cabantous et Michèle Polak. Une lecture passionnante pour qui veut connaître les péripéties mais aussi les états d'âmes des derniers corsaires.

Christian Borde

☛ *Brest, Calais, Dunkerque, États-Unis, Flessingue, Londres, Morlaix, Nantes,* Pavillons des corsairs et pirates, Vanstabel

Plunkett Thomas
(v. 1612, Irlande-v. 1654)

Natif d'Irlande sans que l'on sache exactement l'endroit ni ne connaisse sa situation familiale, on sait simplement de lui qu'il se marie par la suite et qu'aucun de ses enfants ne lui survivra. C'est durant la guerre civile que Thomas Plunkett acquiert sa notoriété sur mer. Il est appointé capitaine du *Crescent* (*Croissant*) par les autorités parlementaristes de Dublin avec mission d'intercepter les vaisseaux royalistes en baie de Wexford. Malgré l'opposition d'une partie de son équipage, il saisit un navire irlandais en décembre 1642 et le mène à Dartmouth. Toujours sur le *Crescent,* il sert dans la garde irlandaise l'année suivante. En 1644, il s'occupe du convoiement de plusieurs navires pour

Liverpool. Un maître de navire se plaindra pourtant d'avoir été abandonné à Landsend et forcé de rechercher protection à Milford Haven. C'est que Plunkett combine le service de l'État et la course. En octobre 1644, il commande le *Discovery*, ancien navire flamand de 380 tx. Ce navire est depuis 1636, utilisé pour la course. Son propriétaire, Gregory Clement, député de Fowey, gère ses terres en Irlande mais est aussi un investisseur important dans la navigation et les assurances. Avec Maurice Thompson, Lord Amiral, ils décident en 1646 d'ouvrir le capital de ce vaisseau à Thomas Smith, Robert Moulton, Warwick et Plunkett. Initialement engagé dans une opération de course, le *Discovery* passe au service du Parlement et est employé au maintien de l'ordre sur les côtes irlandaises, en même temps que le *President*, le *Mermaid* et la *Defiance*. Mais sous couvert de mission d'État, Plunkett accumule les prises : au moins vingt-sept entre mai 1645 et juin 1646. En 1645, Plunkett est employé avec son vaisseau à dégager les postes du sud de l'Irlande, mais le résultat est mitigé : il échoue ainsi devant Duncannon mais joue par la suite un rôle éminent dans la prise de Youghal. En octobre, il capture un émissaire du souverain pontife, Rinuccini, avant de retourner à ses croisières dans les eaux irlandaises. Il pille ainsi plusieurs navires dont le provenu aide à solder les forces parlementaristes. Parmi les prises, se trouve un bâtiment de 300 tx, l'*Ange* qui est acheté par Thomas Smith et Richard Cranley. Plunket semble alors se retirer de la vie maritime. En février 1647, il vit à Kinsale sur les terres d'un archidiacre que le président du Munster, Lord Inchiquin, a accordées à son épouse. À propos d'une question d'argent, une querelle éclate avec Lord Inchiquin : il est possible que ce soit relatif à des parts de prises ou d'intérêts dans des entreprises de mer.

En juin 1648, Plunkett arme le *Delight* avec des lettres de représailles contre les Irlandais sous le nom de Thomas Browncott. Il en vient à prendre les armes contre le Parlement, servant comme capitaine dans le camp royaliste qui opère depuis Wexford. Il semble ne pas s'être joint aux forces combinées du prince Ruppert dont les vaisseaux propres et les navires irlandais se montent à une trentaine d'unités. En juillet 1649, il attaque un convoi de Newcastle, disperse l'escorte et s'empare de 30 ou 40 petits navires. Il mène des actions jusqu'aux Canaries. La perte du contrôle des ports irlandais est dramatique pour les royalistes. Plunkett ignore le retournement de situation lorsqu'il entre dans Cork, en novembre 1649. Sa carrière s'interrompt lorsqu'il est appréhendé. Le remariage de son épouse en 1654 semble indiquer qu'il n'ait pas survécu à sa captivité. Homme ambitieux, affairiste et particulièrement craint dans le camp opposé, il avait reçu le surnom de « Fléau des Irlandais sur mer » dans les années 1640. Passant pour avide et égoïste, sa présence n'en était pas moins précieuse pour qui l'avait à ses côtés.

Philippe Hrodej

☛ MUNSTER

PLUSQUALEC MAURICE, GUILLAUME ET CHARLES (deuxième moitié du XVe siècle)

Écuyers de petite noblesse bretonne, les frères Plusqualec sont poursuivis et mis en détention à La Rochelle en 1442 pour des agissements criminels commis sur les littoraux de Saintonge et d'Aunis dans la décennie 1430 : mises à rançons illicites, prises illégales d'intérêts, actes de piraterie. Embusqués sur les routes commerciales terrestres, ou embarqués sur des « baleinières et barches », ils surveillaient l'estuaire de la Gironde et le large des îles de Ré et d'Oléron. Ils se seraient jetés sur quantité de petites prises au détriment des marchands et des petits affrètements des places de Rochefort, La Rochelle et Saintes. Toutefois, l'enquête criminelle n'évalue que peu ces « destrousses et mises à rançons » liées à la mer : il s'agissait avant tout d'un procès politique consécutif à la Praguerie, cette révolte menée en 1440 par les grands vassaux de France contre les réformes militaires du roi

de France Charles VII (en allusion à la révolte des Hussistes à Pragues).

Engagée dans les opérations navales de la guerre de Cent Ans aux côtés des Valois, la famille Plusqualec avait joué un rôle dans la défense des côtes du royaume. À la fin du règne de Charles VI, Maurice, l'aîné, se livre à la guerre de course au large du Mont-Saint-Michel, puis il est signalé avec ses frères entre la Seine et la Garonne, à l'occasion d'opérations menées dans les embouchures et les pertuis. Tous trois se révèlent très utiles dans l'estuaire de la Gironde et ce service permet à ces nobles bretons d'obtenir des possessions et des rentes, particulièrement à Taillebourg, une seigneurie qu'ils tenaient de leur oncle Henri dont ils poursuivaient l'œuvre. Toutefois, lors de la Praguerie, ils font partie des mécontents opposés aux réformes militaires de Charles VII. Leurs anciens associés, les Coétivy, profitent alors du contexte pour tenter de spolier les Plusqualec. Sous l'influence d'Olivier de Coétivy, les officiers du Roi confisquent Taillebourg mais les frères Plusqualec, très implantés dans la région, s'opposent à la réquisition de leur bien et poursuivent leurs opérations en Aunis et Saintonge. Les officiers déploient alors la manière forte et les frères Plusqualec sont condamnés en 1442. Tous leurs hommes sont exécutés. Quant aux frères, ils sont épargnés. Mais s'ils conservent la vie sauve, ils sont désormais privés de tous moyens matériels et humains pour relancer leurs activités.

Cinquante ans plus tard, la famille est toujours au service des Valois. La mésaventure judiciaire des frères Plusqualec témoigne donc surtout de la grande réversibilité des qualifications accompagnant les armements en course au milieu du XV[e] siècle français. Au gré des contextes politiques, la petite noblesse qui « monte sur mer » s'exposait tant à l'ennemi qu'à ses propres tribunaux, parfois excités par d'anciens partenaires. Toutefois, protégée par son statut social, elle persistait dans son engagement maritime.

Pierre Prétou

☛ *La Rochelle*

Pointis Jean-Bernard-Louis de Saint-Jean, seigneur d'Ustou, vicomte de Couserans, baron de (15 octobre 1645, Loches-24 avril 1707, Champigny)

D'ancienne chevalerie, la famille de Saint-Jean, et non Desjean comme il est parfois écrit, est originaire du Comminges, où le berceau des Pointis est Pointis-Inard, à quelques lieues de Saint-Gaudens. Jean Bernard est le fils d'Hugues, baron de Pointis, seigneur de Marcenac, major du régiment de Rambures. Sa mère, Marie Morin, est la petite-nièce de Jacques Morin le Juif, riche financier de Loches, dont la fille aînée a épousé le marquis de Dangeau et la cadette Jean d'Estrées ; cette « parenté » explique les relations privilégiées que Pointis entretient avec le maréchal et son fils. Il est resté célibataire : Jean Jacques de Saint-Jean, chevalier de Pointis, seigneur de La Rouère, enseigne de vaisseau tué à Carthagène, est son petit-neveu ; il aurait eu une fille naturelle, mais nous n'en avons pas trouvé trace. Après des débuts obscurs – a-t-il commencé dans l'ordre de Malte ou comme volontaire ? – il sert sous Jean d'Estrées : enseigne à Solebay en 1672, à Schooneveldt, à Walcheren et au Texel en 1673, lieutenant de vaisseau à Tabago (Tobago) en 1677. Commandant une galiote à mortiers, que vient d'inventer Renau d'Élissagaray en 1681, il est de tous les bombardements de Duquesne : à Alger, sur la *Cruelle* en 1682 puis sur la *Menaçante* en 1683. Capitaine de galiote et d'artillerie, commissaire ordinaire de l'artillerie de la marine pour le Levant – charge qu'il partage avec Pierre Landouillette de Logivière –, il dirige les feux lors du bombardement de Gênes où il est blessé en 1684. Capitaine de vaisseau, il est responsable des galiotes du maréchal d'Estrées lors du bombardement de Tripoli en 1685 ; il fait preuve de bravoure et de sang-froid quand, sous un feu nourri, il reconnaît et sonde le port en chaloupe.

Dès le début de la guerre de la Ligue d'Augsbourg, il s'ouvre au maréchal d'Estrées de son désir d'accomplir un exploit « où l'honneur et l'intérêt se rencontrassent », mais les opérations

ne lui en laissent pas le temps. Commissaire général de l'artillerie pour le Ponant en 1687, il est désigné comme lieutenant général de l'artillerie de Jacques II en Irlande : il est blessé au siège de Derry en 1689. L'année suivante, commandant le *Courtisan* de 66 canons, il est dans l'escadre de Châteaurenault à Béveziers, dans celle du comte d'Estrées lors du coup de main sur Teignmouth. Il commande les galères et les galiotes du comte au bombardement d'Alicante en 1691, puis l'*Ardent* de 64 canons dans son escadre, prévue pour renforcer l'armée navale à Barfleur en 1692. Pointis, qui n'oublie pas son projet, adresse au Ministre deux mémoires en 1691 et 1693 dans lesquels il propose d'attaquer Porto-Bello, Carthagène, La Veracruz ou La Havane. Ses qualités sont maintenant reconnues de la Cour : à la création de l'ordre royal et militaire de Saint-Louis, il est fait chevalier dans la deuxième classe avec une pension de 1 500 l-t en 1693. Le cantonnement en Méditerranée de l'armée navale en 1694 permet de relancer les prêts pour armer en course, ce dont Pointis veut profiter pour exécuter un plan grandiose : avec le renfort de flibustiers, il offre de piller la Jamaïque, de brûler Porto-Bello et Carthagène, puis de prendre Panama avant que les galions ne soient chargés. Son projet est sans suite immédiate mais, la descente en Angleterre en faveur de Jacques II étant décommandée, le « grand projet de la Terre-Ferme » revient à l'ordre du jour pour la campagne de 1696, bien que Pontchartrain hésite à frapper un grand coup dans le golfe du Mexique : volonté de ne pas dégarnir les côtes de France et de réduire les dépenses de l'État ; crainte des escadres anglo-hollandaises opérant aux Antilles ; mécontentement des résultats médiocres obtenus là-bas par Renau d'Élissagaray et Des Augiers en 1696. Cependant, soutenu par son fils, Jérôme, l'ultime plan du baron est accepté.

Pointis, qui reçoit les prérogatives de chef d'escadre à titre temporaire, définit ses besoins : transporter en sûreté les moyens militaires à l'aller et les trésors d'Espagne au retour ; écraser les défenses puis mettre à terre les troupes et prendre la ville d'assaut. Il reçoit le prêt de dix vaisseaux et d'une galiote à mortiers, l'ensemble portant environ 600 canons ; il obtient aussi le renfort d'une partie de la seconde escadre de Des Augiers, en principe déjà sur place. Il choisit avec attention le personnel dans quatre domaines : le commandement, l'infanterie, l'artillerie et le service de santé. Pour le service à la mer et l'encadrement des hommes pendant les combats à terre, il dispose de 140 officiers et de 68 gardes de la marine. Les 1 700 soldats des compagnies franches de la marine (40 % du personnel embarqué en France) seront renforcés par un nombre équivalent d'hommes engagés à Saint-Domingue par Du Casse, soldats des compagnies des Îles, volontaires, esclaves de confiance et flibustiers. La prise de la ville reposant sur l'efficacité de son bombardement, le personnel de l'artillerie est pléthorique : plusieurs commandants sont des capitaines de galiote. Enfin, il a exigé la présence de La Bérie, maître chirurgien de renom, embarqué sur la *Dieppoise*. Ayant quitté Brest le 7 janvier 1697, Pointis mouille le 6 mars à Léogane où il établit de difficiles relations avec Du Casse. Il rappareille le 1er avril, renforcé de navires corsaires et de frégates flibustières, et arrive quinze jours plus tard devant la côte ennemie. Ne pouvant effectuer son débarquement à l'endroit prévu, il élabore un nouveau plan qui impose de faire entrer les vaisseaux dans la lagune, donc de forcer la petite passe. Agissant avec méthode, il réduit les défenses et enlève successivement les forts de San Luis de la Bocachica (15 avril), de Santa Cruz (18 avril) et de San Lorenzo (20 avril). Il est blessé à la prise du faubourg de Getsémani (30 avril). Investie le 2 mai, la ville tombe rapidement et la capitulation est signée. Le gouverneur, Don Diego de Los Rios y Quezada, sort de la ville le 6, à la tête d'environ 1 800 hommes « tambours battants, mesches allumées, drapeaux déployés avec deux petites pièces de canon ». C'est à cheval, malgré sa blessure, que Pointis assiste à ce défilé, mais c'est installé dans son fauteuil

qu'il fait ensuite son entrée solennelle, escorté par quarante gardes de la marine.

Le pillage « officiel » terminé, Pointis décide de partir sans tarder, ses équipages étant minés par les maladies tropicales (trois officiers sont morts) et les revendications de Du Casse lui devenant insupportables ; le 1er juin, son escadre appareille, laissant les flibustiers furieux reprendre le pillage. Ayant appris la présence des Anglo-Hollandais de Nevill, Mees et Evertsen, le Diable, il décide d'éviter Saint-Domingue et d'aller ravitailler à Plaisance son escadre déjà en piteux état. Le 6, il aperçoit la trentaine de voiles de l'ennemi. Trop faible pour les engager, Pointis manœuvre longuement puis, dans la nuit du 9 au 10, les leurre et s'échappe ; cinq vaisseaux le suivent, les autres rentreront indépendamment. Pointis continue à faire des prises en chemin, trompe Norris à Terre-Neuve, engage brillamment Harlow au large des Sorlingues et, le 29 août, arrive à Brest ; l'un après l'autre, tous ses bâtiments le rejoignent à l'exception de la *Maison de Ville d'Amsterdam*, capturée. Les malades ayant été interrogés sans précaution ni quarantaine, la flûte est une véritable bombe bactériologique : le *vomito negro* fait des ravages, plus de 1 300 morts dont Mees qui décède le 17 juillet ; Nevill meurt de chagrin le 27 août. Les pertes sont lourdes. Ont été tués au combat ou sont morts de leurs blessures ou de maladie : 30 officiers majors ou assimilés, dont sept commandants et deux gardes, 190 officiers mariniers et non mariniers, 504 matelots, 24 mousses et domestiques ; les soldats ne sont pas comptabilisés. Pointis et Du Casse ont été blessés mais se remettent. Un officier, un garde et 17 hommes ont été faits prisonniers ; le sort de neuf personnes reste inconnu. L'expédition est néanmoins un succès : le butin, dont rien n'a été perdu, monte à dix millions de livres, les destructions à Carthagène au moins au double, la flotte anglo-hollandaise a été mobilisée six mois en vain. Cependant, le manque de fermeté de Pointis devant le pillage et son mépris des flibustiers déplaisent au Roi : les provisions de chef d'escadre lui sont différées pendant deux ans.

Il a sa marque sur le *Magnanime* à Vélez-Malaga (1704). Pendant le blocus de Gibraltar, il est surpris par le vice-Amiral Leake qui, avec des forces bien supérieures, obligent ses vaisseaux à amener ou se saborder ; après cet épisode, il ne retournera plus à la mer. Il meurt en sa terre de Champigny : souffrant de la maladie de la pierre, il s'était blessé en se sondant lui-même.

Jean-Yves Nerzic

☛ *ALGER, BREST, CARTHAGÈNE,* DES AUGIERS, DU CASSE, DUQUESNE, EVERTSEN, FLIBUSTIERS, *GÊNES, MALTE,* PONTCHARTRAIN, RENAU D'ÉLISSAGARAY

POMET JEAN-BAPTISTE-ANTOINE
(1742, Marseille-1796, Port-Louis)

Pomet s'installe à Port-Louis à l'Île de France en 1768. Il débute ses affaires en exerçant le métier de voilier qu'il semble avoir exercé à Marseille avant son arrivée. Peu après son mariage, en septembre 1774, avec Perrine Garnion, il se lance dans le commerce maritime. Pendant la guerre d'Indépendance américaine, il arme trois corsaires – la *Glaneuse* en octobre 1780, le *Foudroyant* en janvier 1781 et l'*Océan*, ex-*Marchand de Bombay*, en mars 1781, qui est une prise faite par le *Salomon* en 1780. Le premier fait une croisière sans histoire mais sans prise semble-t-il ; le deuxième fait naufrage à Ceylan et le dernier, placé sous le commandement de Jean-François de Kérédan, est détenu et pillé à Mascate – où il a mouillé pour se rafraîchir – en représailles de la capture du *Saleh* par le corsaire *Philippine II* commandé par Claude Deschiens de Kérulvay. Pomet subit des pertes sensibles, mais achète en 1782, un bâtiment de 320 tx, l'*Espérance*, avec lequel il se consacre seulement, la paix revenue, à des expéditions commerciales avec davantage de réussite. En octobre 1796, il meurt à Port-Louis sans laisser une grande fortune.

Gilbert Buti

☛ *ÎLE DE FRANCE, MARSEILLE*

PONTCHARTRAIN JÉRÔME, MARQUIS DE PHÉLYPEAUX, COMTE DE MAUREPAS PUIS COMTE DE (1674-1747)

Appartenant à l'une des plus puissantes maisons de robe du royaume, originaire du Blésois, Pontchartrain est apparenté à toutes les grandes familles du Parlement: d'Aguesseau, Beauharnais, Périgny, Bouthillier, etc. Son père, Louis II, conseiller au Parlement (1661), est remarqué par le Roi qui le nomme successivement aux charges de premier président du parlement de Bretagne, province alors sans intendant (1677), d'intendant des finances (1687) puis de contrôleur général des finances (1689) où il remplace Le Pelletier, successeur direct de Colbert. À la mort de Seignelay (1690), il devient ministre d'État, secrétaire d'État de la Marine et de la Maison du Roi. Si son ascension peut être comparée à celle de Colbert, la carrière de son fils est proche de celle de Seignelay. Marchant dans les pas de son père, Jérôme devient conseiller au Parlement en 1692, reçoit la survivance de la charge de secrétaire d'État de la Marine et devient membre titulaire du conseil des prises (1693). Assistant son père, qu'il représente dans les ports, il apprend son métier en temps de guerre; lors de la descente de Camaret (1694), il rencontre Vauban, alors commandant en chef à Brest, avec lequel il se lie d'amitié. Comte de Maurepas après son mariage avec Éléonore Christine de La Rochefoucault de Roye, il devient comte de Pontchartrain lorsque, son père étant devenu chancelier de France (1699), il reçoit le secrétariat d'État de la Marine et des Colonies, chargé des pêches, du commerce maritime et des consulats. L'attribution du contrôle général des finances à Michel de Chamillart amoindrit sa position, d'autant que Chamillart est promu au rang de ministre d'État (1700) et de secrétaire d'État de la guerre (1701). Très affecté par la mort de son épouse, Louis II de Pontchartrain démissionne en 1714 et se retire à l'Oratoire. Lors de sa disgrâce à la mort de Louis XIV, la survivance du secrétariat d'État de la marine est accordée à son fils, Jean Frédéric de Phélypeaux, comte de Maurepas mais, mis à l'écart des affaires par l'institution de la Polysynodie, il n'exercera cette charge qu'en 1723.

Fin 1691, informé par Louis de Pontchartrain que, depuis la mort de Seignelay, il n'y a pas eu de demande de prêt, le Roi fait faire une revue des textes successifs et conclut que les restrictions de l'ordonnance de 1689 sont sans doute à l'origine du désintérêt des armateurs. Pour relancer cette forme de course, il promulgue un nouveau règlement, remarquable par sa largesse: il accorde aux armateurs la totalité du provenu net. Ce règlement, par son aspect normatif, servira de trame aux textes ultérieurs. À cette période cependant, une grande confusion règne dans l'arsenal de Brest: enregistré deux fois, les 29 novembre et 5 décembre 1691, ce texte est « oublié » dans l'effervescence de la préparation de l'armée navale qui doit débarquer en Angleterre et il n'est « retrouvé » que l'année suivante, à la suite de la réclamation d'un armateur. Après avoir stimulé les armateurs, le Ministre entend intéresser les équipages aux armements mixtes: par l'ordonnance 3 septembre 1692, il leur accorde 10 % du provenu net, réduisant à proportion la part des armateurs.

C'est une période où les événements se bousculent: engagement de Barfleur et « contretemps » de La Hougue (1692), multiplication des constructions neuves pour remplacer les pertes et capture du convoi de Smyrne (1693). La Marine royale est restaurée dans son ancienne splendeur mais, ayant renoncé à rétablir Jacques II sur le trône des Stuart, Louis XIV n'a plus besoin de son armée navale que, d'ailleurs, la crise économique qui frappe le royaume pendant l'hiver 1693-1694 ne lui permet plus d'entretenir un tel outil. Pour tirer profit de ses vaisseaux au moindre coût, le 6 octobre 1694, le Roi change la clé de répartition du provenu net: il s'en réserve le cinquième, donne un dixième aux équipages et laisse le reste aux armateurs: c'est de cette ordonnance que vient l'expression « armement au cinquième ». N'ayant plus

de plans d'action pour l'armée navale cantonnée en Méditerranée, les Pontchartrain se consacrent entièrement aux armements mixtes auxquels s'intéresse même la Cour : agissant souvent derrière des prête-noms, on cite le Roi, les ducs de Chaulnes et de Nevers, la princesse de Conti, la marquise de Montespan, Villars (maréchal de France), Vauban (lieutenant général), Châteaurenault (lieutenant général des armées navales), Louis II de Pontchartrain, Torcy (bientôt secrétaire d'État aux Affaires étrangère) ; des intendants (Bégon à Rochefort et Desclouzeaux à Brest) y participent ainsi que de nombreux officiers, d'épée comme de plume.

Les armements montés sur la façade atlantique peuvent être classés en trois catégories. Premièrement, des armements d'intérêt local de taille limitée, parfois organisés par de hauts personnages comme Jacques II, Cavoye (grand maréchal des logis), Victor Marie d'Estrées (lieutenant général des armées navales, ayant la survivance du vice-Amiralat du Ponant). Deuxièmement, des armements pour des destinations lointaines, ayant parfois des objectifs stratégiques : de Gennes (capitaine de vaisseau) pour l'Amérique australe (1695-1697), Renau d'Élissagaray (capitaine de vaisseau) pour les Indes occidentales (1696), Le Moyne d'Iberville (capitaine de frégate légère) pour l'Acadie et la baie d'Hudson (1696-1697), Pointis (capitaine de vaisseau) pour Carthagène et Nesmond (lieutenant général des armées navales) pour Terre-Neuve (1697). Troisièmement, des armements composites, opérant en général entre les Açores et les Orcades, dont les principaux armateurs sont le marquis de Nesmond déjà cité, les Trouin de Saint-Malo et Saupin (traitant des bois à Brest) associé à Dandenne (capitaine de vaisseau). Ce troisième mode d'action constitue une grande nouveauté en matière de course. Le Roi prend occasionnellement à sa charge les vivres ou une partie des soldes ; il facilite les levées et sait parfois limiter sa part du profit. En contrepartie, il se sent libre d'employer à sa guise cette « armée navale en miniature », modifiant les missions, transférant un commandant d'un bâtiment sur un autre, un bâtiment d'un armateur à un autre, regroupant les escadres, les renforçant à son gré ou reprenant tels vaisseaux pour son service : il agit en commandant opérationnel au sens actuel du terme, avec Pontchartrain et son fils, Jérôme, comme chefs d'état-major. Suivant les mouvements de ces unités entre le Pas-de-Calais et Gibraltar, chargé de les alimenter en renseignements sur l'ennemi, de leur fournir les vivres et les rechanges dont ils ont besoin et, si nécessaire, de les réparer et de remplacer les malades ou les tués, l'intendant de Brest tient le rôle moderne de contrôleur opérationnel. Ces escadres tiennent la mer de façon continue de juillet 1695 à juillet 1697. Quand il est à la mer, Nesmond est *de facto* investi du commandement tactique. Autre nouveauté de cette période, le Roi fait construire dans l'arsenal de Brest des unités destinées aux armateurs qui en ont fait la demande ; en contrepartie, ceux-ci avancent le coût de la main-d'œuvre, somme dont ils se rembourseront sur le cinquième du Roi. Sont construits pour Nesmond en 1695, le *Fougueux* et le *Téméraire* (50 canons), la *Mutine* (40 canons). Sont construits pour Saupin et Dandenne : en 1695, le *Solide* (50 canons) et l'*Oiseau* (32 canons) ; en 1696, l'*Héroïne* et la *Galatée* (20 canons) ; en 1697, le *Mercure* (52 canons) et le *Triton* (44 canons). En 1696, sont construites sur suggestion de l'intendant, la *Néréide* et la *Naïade* (20 canons).

Dès le début de la guerre de Succession d'Espagne, le Roi prête des bâtiments pour armer en course ; réservés à des opérations d'envergure, ils sont accordés aux termes de l'ordonnance du 6 octobre 1694 et, bien que celle de 1691 ne soit pas abrogée, l'éventail des vaisseaux est élargi au 2e rang. Ayant en mémoire les succès des armements mixtes du conflit précédent, en particuliers ceux de « l'armée navale en miniature », Jérôme de Pontchartrain se sent de nouveau chef d'état-major : il cherche à conduire des opérations coordonnées en Atlantique Nord-Est avec des hommes ayant acquis cette expérience et en profitant du soutien logis-

tique que Brest peut apporter aux escadres de Dunkerque. Il accompagne également l'organisation des opérations lointaines de Le Moyne d'Iberville aux Antilles (1705), et de Des Augiers aux Antilles et en Amérique du Sud (1706). Dans tous les ports, les armateurs réclament des constructions neuves : en 1702 au Havre, la *Nymphe* (26 canons) ; en 1703 au Havre, la *Dryade* (46 canons) et la *Dauphine* (28 canons) ; en 1704 au Port-Louis, le *Rubis* (56 canons) et la *Diane* (28 canons) ; en 1705 au Port-Louis, l'*Hercule* (56 canons) et le *Griffon* (48 canons), à Brest la *Thétis* (44 canons) ; en 1706 au Havre, la *Dauphine* (60 canons) ; en 1707 à Dunkerque, l'*Auguste* (54 canons) ; en 1708 au Port-Louis, le *Superbe* (56 canons) et à Brest, l'*Argonaute* (42 canons). Sont construits, à la requête des seuls Trouin : en 1704 à Brest, l'*Auguste* et le *Jason* (54 canons), la *Valeur* (28 canons) et la *Mouche* (18 canons) ; en 1706 à Brest, le *Lys* (72 canons) ; en 1707 à Brest, l'*Amazone* (40 canons) et l'*Astrée* (24 canons), au Port-Louis, la *Gloire* (38 canons).

En 1709, dans la situation dramatique causée par la crise économique, Louis XIV voit dans la course une possible bouée de sauvetage : le 1er juillet, pour stimuler les armateurs, il renonce à tout profit pécuniaire mais, les magasins étant vides, les bâtiments leur sont prêtés en l'état et les dépenses de mise hors laissées à leur charge. Contre à toute attente, ils sont incapables de faire les avances indispensables alors même qu'aucun profit ne leur est garanti : quatre vaisseaux seulement seront ainsi prêtés, armés en guerre et marchandise. Le Roi fait une exception pour les Trouin : l'ordonnance de 1694 conserve, exceptionnellement, sa valeur, à ceci près que les armateurs font l'avance des denrées manquantes dans les magasins, dépense dont ils se rembourseront sur le cinquième du Roi. De 1709 à 1711, opèrent ainsi l'*Achille*, l'*Amazone*, la *Dauphine* et le *Jason*, renforcés par l'*Argonaute*. Dans un ultime effort, pour l'opération contre la colonie portugaise de Rio de Janeiro, les Trouin arment quatre vaisseaux du 2e rang, trois du 3e, deux du 4e, un du 5e, une frégate légère, une galiote à mortiers, soit un total de 8 300 tx de bâtiments de combat, soutenus par deux corsaires et un transport malouins, et deux traversiers.

Jérôme de Pontchartrain connaît moins de difficulté au Levant. À Toulon, l'armement mixte est plus ancré dans les mœurs mais ce phénomène s'amplifie avec la conjoncture propre à la guerre de Succession d'Espagne. Les Anglo-Hollandais sont maîtres de la Méditerranée occidentale dès 1705, leurs bases italiennes, baléares, catalanes encerclent Toulon et Marseille alors que Gibraltar et Lisbonne leur facilitent l'accès au Détroit. Après 1706, les escadres du Roi ne sortent plus de l'arsenal, assiégé en 1707. Le sabordage de la flotte et le chômage des ouvriers qui en découle obligent le Ministre à des compromis. L'intendant de Vauvré donne l'exemple, mettant la main à la poche. Les vaisseaux sont disponibles pour la course que l'importance du trafic ennemi contribue à rendre attrayante, malgré les dangers. Du nombre total d'armements réalisés au cours de la guerre, 40 % sont mixtes. Les vaisseaux du Roi, prêtés au cinquième ou selon la nouvelle formule de 1709, sortent souvent en binôme, quitte à se regrouper le cas échéant. Ce type d'armement se révèle efficace, 68 % des prises hollandaises et 70 % des prises anglaises réalisées par des corsaires provençaux sont l'œuvre d'armements mixtes. Avec Cassard, la dimension supérieure est atteinte en 1710 avec une escadre de cinq vaisseaux. Jérôme de Pontchartrain peut être satisfait : ce qu'effectue Duguay-Trouin au Ponant, se réalise aussi en Méditerranée avec la création d'une « armée navale en miniature ».

Jean-Yves Nerzic

☛ *Brest, Carthagène,* Cassard, Dandenne, Des Augiers, Duguay-Trouin, *Dunkerque,* Gennes, Iberville, *Lisbonne, Marseille,* Nesmond, Pointis, Renau d'Élissagaray, *Saint-Malo,* Saupin, Seignelay, *Toulon,* Trouin, Vauban

PORÉE ALAIN, SIEUR DU BREIL (1665-1735) ET CHARLES, SIEUR DE LA TOUCHE (1645-1708)

Fils de Charles Porée, sieur de la Touche, et de Jocelyne Heurtault, une des plus anciennes familles de la bourgeoisie marchande malouine, les frères Porée – l'aîné, Charles, sieur de la Touche (1645-1708), et le cadet, Alain, sieur du Breil (1665-1735) – figurent parmi les capitaines corsaires les plus remarquables de Saint-Malo durant la guerre de la Ligue d'Augsbourg. «Depuis seize ans il a commandé sans discontinuer nos meilleures frégates tant pour le commerce d'Espagne qu'en course», écrit en 1693 à propos de Charles Porée, La Lande Magon, principal intéressé du *François d'Assise* de 350 tx, 40 canons et 155 hommes, armée par Jean Heurtault de Bricourt, que Charles Porée commande en course de 1689 à 1695, des côtes portugaises à l'ouvert de la Manche et aux côtes d'Irlande. Avec cette frégate, il participe en 1690 à la campagne destinée à appuyer Jacques II. De fait, il semble bien que Charles Porée de la Touche ait commandé dès 1677 l'une des frégates malouines qui conduisent un raid contre les baleiniers hollandais au Spitzberg. À partir de 1694, il navigue le plus souvent de conserve avec la frégate le *Saint-Esprit*, de 300 tx et 38 canons, commandée par son frère Alain Porée, construite à Bayonne par La Lande Magon et son groupe d'associés. «Il n'y a point de capitaines plus entendus qu'eux et de meilleure réputation, ils sont tous deux braves soldats et très bons matelots», souligne, en février 1695, le commissaire de la Marine à Saint-Malo, en relatant le dernier exploit d'envergure des frères Porée: la capture à l'abordage, le 14 février 1695, du vaisseau de guerre anglais le *Dartmouth*, de 48 canons, qui y laisse 58 tués et 40 blessés. Après ce fait d'armes, Charles Porée, marié depuis 1685 à Étienne Bezard, s'installe définitivement comme négociant, armant en course son ancien navire le *François d'Assise*, qui réalise plusieurs prises en 1695-1696 sous le commandement de son beau-frère Joseph Guymont. De même, après avoir armé pour Cadix dans l'entre-deux-guerres, il reprend en 1702 l'armement corsaire en équipant le *Saint-Esprit*, commandé par son frère, pour une campagne malheureuse sur les *Orcades* et le *François de la Paix* en 1703, qui réalise quatre prises et quatre rançons sous le commandement de Joseph Guymont. En août 1703, cependant, il s'engage dans l'aventure de l'interlope en armant avec les Magon le *Saint-Esprit* pour une expédition commerciale en mer du Sud, que conduit avec succès son frère Alain Porée, en ramenant une riche cargaison d'argent à Auray, en mai 1705. Cela contribue à consolider la fortune de la famille, et à lui permettre de nouer une alliance avec la prestigieuse famille des Magon, puisque la fille aînée de Charles Porée épouse, en 1711, Luc Magon de la Balue, fils cadet de Jean Magon de la Lande.

Alain Porée, cadet de la famille, a lui aussi commencé à naviguer très jeune; il devient notamment capitaine à 21 ans de la *Reine du Ciel* pour un voyage à Saint-Domingue. En 1686-1691, on lui confie le commandement de la frégate légère le *François de la Paix* pour des missions délicates de livraison de toiles à Faro, poursuivies par des campagnes de course au cours desquelles il réalise ses premières prises. Après son exploit de février 1695, il continue à naviguer et à enchaîner sur le *Saint-Esprit* les croisières de course fructueuses qu'il avait inaugurées, à l'été 1693, par la capture de deux vaisseaux hollandais revenant de Guinée chargés de poudre d'or valant 200 000 l-t. En décembre 1695, il prend à l'abordage, en compagnie de Jacques Le Fer de la Bellière, trois gros vaisseaux hollandais revenant de Cadix. À l'automne 1696, après avoir raté sa jonction pour une campagne au Spitzberg, il capture successivement à l'abordage deux gros corsaires flessingois, l'*Annibal* de 34 canons, puis l'*Aigle Noir* de 32 canons, au terme d'un combat de trois heures et demie où il est grièvement blessé. Ces exploits valent à Alain Porée de recevoir, fin 1695, un portrait du Roi envoyé par Louis II de Pontchartrain, ainsi qu'une épée d'honneur en 1696. Rétabli, il reprend la mer, en juillet 1702, sur le *Saint-Esprit* pour une croisière en course sur les Orcades

en compagnie de Duguay-Trouin, campagne infructueuse au retour de laquelle il livre combat contre un vaisseau hollandais et est à nouveau blessé et amputé du bras droit. Cela ne met pas un terme à sa carrière maritime, car, bientôt rétabli, il reprend la mer, en août 1703, pour conduire avec succès, on l'a vu, l'expédition du *Saint-Esprit* en mer du Sud.

Marié à son retour, en novembre 1705, à Jeanne-Thérèse Nouail, il accepte cependant de repartir en 1708, comme capitaine du *Notre-Dame de l'Assomption* de 450 tx, armé par La Lande Magon pour une nouvelle expédition toute aussi risquée en mer du Sud, par le détroit de Le Maire et le cap Horn, afin d'y pratiquer le trafic interlope sur les côtes du Chili et du Pérou. Il conduit cette expédition de main de maître, ramenant à Saint-Malo, en août 1710, une cargaison de plus de 3 millions de piastres péruviennes (12 millions de livres), dont 1 150 000 pour la société. Au cours de cette expédition, Alain Porée est commissionné à Callao par le vice-roi du Pérou, pour donner chasse à des corsaires anglais qui ont pénétré dans le Pacifique. Il s'exécute sans réussir à les atteindre, dernier épisode « exotique » de sa carrière de corsaire. Désormais installé comme négociant à Saint-Malo, devenu sieur du Breil par achat d'une terre, et anobli à partir de 1711 par achat d'un office de conseiller-secrétaire du Roi, faute d'avoir obtenu la lettre d'anoblissement au mérité qu'avait sollicitée pour lui La Lande Magon en 1696, et qu'il avait largement « méritée », il consolide le statut social de sa famille en mariant sa fille Thérèse à un Magon (Jean-Baptiste Magon de la Villehuchet) en 1725, tandis que son fils Jean-Baptiste poursuit une carrière de négociant à Cadix.

André Lespagnol

☛ *Bayonne, Cadix,* Duguay-Trouin, Heurtault, Le Fer, Magon de la Lande, Pontchartrain, *Saint-Malo*

Port Royal (Jamaïque)

De sa fondation en 1518 par les Anglais jusqu'en 1671, Port Royal, en Jamaïque, est le centre de la flibuste qui se pratique en Amérique contre les Espagnols, très loin devant sa plus proche rivale, l'île de la Tortue. Elle conserve même cette position jusqu'en 1684 alors que les flibustiers jamaïcains croisent depuis près de quinze ans sous commissions françaises du gouverneur de la Tortue et de Saint-Domingue. En 1655, lors de la conquête de la Jamaïque par les troupes du Commonwealth, la future Port Royal n'est pourtant qu'une petite île à l'extrémité de la grande péninsule qui ferme l'actuel port de Kingston et dont les Espagnols se servaient pour caréner leurs navires, d'où son premier nom, Cayo de Carena. Les Anglais l'appellent d'abord Point Cagway, du fort voisin nommé Caguaya (qu'ils rebaptiseront Passage Fort) sur le littoral de la grande île. À la suite de travaux de remblayage, ils comblent les eaux peu profondes entre la caye et la péninsule. Pour garder l'accès de la rade, ils érigent le fort Cromwell, rebaptisé Fort Charles en 1662 à la restauration de la monarchie, auquel viennent s'ajouter au fil des ans d'autres ouvrages défensifs moins importants : les forts Rupert, James, Carlisle, la ligne Morgan et enfin le fort Walker, le tout monté de 145 grosses pièces de canon. Vers la même époque, la petite ville de la pointe Cagway devient Port Royal, mais par habitude ses résidents continuent de la surnommer « The Point ». En 1662, la place compte déjà environ 400 maisons, où vivent près de 800 personnes, dont la moitié sont des hommes. En 1673, soit dix ans plus tard, le nombre de résidences a doublé, et atteint en 1688 plus de 1 200. Le nombre d'habitants, qui sont surtout des marchands, petits artisans et marins, explose littéralement : en 1680, on recense environ 3 000 individus, dont près du tiers sont des esclaves noirs, et en 1692, à la veille de la destruction de la ville, la population a plus que doublé dans les mêmes proportions entre Blancs et Noirs. Ces estimations excluent le plus souvent le nombre de flibustiers, qui sont en moyenne 1 500 durant cette seconde moitié du XVIIe siècle, car ils ne résident pas tous dans la ville. Les commandants militaires anglais de

l'île puis les premiers gouverneurs royaux en font leur lieu de résidence. Dès 1664, elle perd ce statut de capitale au profit de Saint Jago de la Vega. Dès lors, lorsque la fonction existe, Port Royal est le lieu de résidence du gouverneur adjoint, et à défaut de cet officier, c'est le colonel du régiment de milice qui commande à toute la ville. Deux autres fonctionnaires y jouent un rôle essentiel : le secrétaire de l'île, auquel les maîtres de navires doivent se rapporter avant de pouvoir commercer et chez qui ils prennent le congé requis pour sortir en mer, et l'officier naval chargé de faire appliquer les lois anglaises sur la navigation et le commerce, qui fait aussi office de douanier pour collecter les divers droits exigés par la législation locale. Le port est en effet très fréquenté, car il est le seul de l'île où le commerce officiel se fait. En 1688, pas moins de 213 navires viennent y négocier, soit le double de la Barbade et autant que tous les ports de la Nouvelle-Angleterre réunis. Ces bâtiments viennent surtout de grands ports anglais et irlandais tels que Londres, Bristol et Plymouth, Cork et Dublin, amenant dans l'île des engagés, des outils, des draps, du vin, de l'eau-de-vie, des esclaves et des provisions. Ils en reviennent chargés de produits locaux, ou pillés sur l'Espagnol par les flibustiers : sucre, indigo, tabac, bois de teinture. Quant aux navires venant du Massachusetts et de New York, ils sont surtout intéressés par les pièces de huit espagnoles, en échange desquelles ils vendent des vivres frais comme du poisson, du porc, des légumes et des fruits ainsi que du bois de charpente. De plus, Port Royal possède une flottille assez importante de « sloops » ou barques, de faible tonnage, en majorité construits localement, qui sont déjà une soixantaine en 1675 puis une centaine en 1688, dont le principal mouillage, nommé Chocolate Hole, se trouve près du fort Charles. Ces sloops sont engagés dans la traite, dans la pêche à la tortue aux Caïmans et dans la contrebande avec les colonies étrangères voisines en temps de paix. Ils assurent enfin la communication entre Port Royal et les autres quartiers de l'île. Ceux qui les commandent et les montent sont souvent d'anciens flibustiers renouant assez facilement d'ailleurs avec leur ancien métier lorsque l'occasion se présente. La flibuste demeure en effet très enracinée dans les mœurs locales. Elle connaît ses heures de gloire durant la décennie 1660. Auparavant, alors que les gouverneurs militaires ne délivrent pas de commissions de course, capitaines, navires et équipages sont réquisitionnés pour le service de l'État sous le commandement d'officiers de marine comme Christopher Myngs. À partir de 1659, au départ des derniers navires de la flotte qui a fait la conquête de l'île, les autorités locales délivrent des commissions et les flibustiers jamaïcains deviennent de véritables entrepreneurs indépendants, mais ils sont soumis à une cour de l'amirauté pour l'adjudication de leurs prises avec les mêmes formalités que les corsaires de la métropole. Par intermittence, il y a suspension des hostilités avec les Espagnols (1664-1665, 1669-1670) et le nombre de flibustiers qui fréquentent Port Royal diminue. Leurs effectifs atteignent leur sommet sous l'administration Modyford, entre 2 000 et 2 500 hommes. Ils sont même dotés d'un Amiral, Henry Morgan, nommé par le gouverneur. Après le traité de Madrid avec l'Espagne et la prise de Panama, leur nombre diminue à 1 500 et se stabilise à environ un millier dans les années 1680. La plupart servent alors sous commissions françaises des gouverneurs de Saint-Domingue, ce qui est toléré par les autorités sous le premier gouvernement Lynch (1671-1675) et celui du comte de Carlisle (1678-1680). Durant l'administration de Lord Vaughan (1675-1678), l'assemblée coloniale adopte une première loi (1677) interdisant sous peine de mort à tout Jamaïcain de servir un État étranger, loi qui servira de modèle quelques années plus tard pour interdire la flibuste dans toutes les colonies anglaises d'Amérique. Sous la seconde administration de Lynch et sous celle de son successeur Molesworth (1682-1687), qui font la promotion du commerce avec l'Espagnol, l'importance de la flibuste à Port Royal diminue considérablement. Elle subit un coup fatal

avec l'interdiction de course qui frappe alors la colonie voisine de Saint-Domingue où les Jamaïcains prenaient leurs commissions. Ainsi, à la veille de la guerre contre les Français, elle a pratiquement disparu, quoiqu'elle ressuscite durant le conflit sans jamais égaler la splendeur d'antan. Port Royal elle-même cesse d'être sa principale relâche. En effet, le 17 juin 1692, la ville est presque entièrement détruite par un violent séisme sous-marin, qui tue environ 2000 personnes sur le site même. Elle est encore suffisamment bien fortifiée pour décourager les Français de Du Casse en 1694 : les Anglais ont immédiatement entrepris de reconstruire la ville. Mais un incendie ravage la ville en 1703, ce qui provoque le développement de Kingston, en face de la rade, sur le littoral. Frappée en 1712 par un ouragan, et, en 1722, par deux séismes et un second ouragan plus violent que le premier, qui détruit la moitié de la ville et tue environ 400 personnes, Port Royal décline rapidement au profit de Kingston mais demeure la base des vaisseaux de la *Royal Navy* stationnés à la Jamaïque jusqu'au début du XXe siècle.

Le séisme de 1692 est sans doute responsable de la disparition de la plupart des archives de l'amirauté. Pour la période comprise entre novembre 1662 et décembre 1663, 21 navires sont jugés de bonne prise, dont la vente judiciaire – en incluant la marchandise – produit un total de 7600 £ environ. Pour les années 1666, 1667 et 1668, 14 bâtiments sont condamnés, lesquels sont vendus avec la cargaison pour environ 13000 £ – rapport sommaire expédié par Modyford. Le nombre de prises est singulièrement peu élevé car les navires pillés en mer et coulés par la suite ne sont pas comptabilisés, ainsi que les butins faits à terre sur lesquels les droits de l'amirauté ne sont pas prélevés.

Raynald Laprise

☛ DU CASSE, FLIBUSTIERS, *LA TORTUE, LONDRES,* LYNCH, MODYFORD, MOLESWORTH, MORGAN, MYNGS, *NEW YORK*

PORT-ROYAL, ACADIE (ANNAPOLIS ROYAL, NOUVELLE-ÉCOSSE)

Le 20 octobre 1708, l'assemblée du Massachusetts écrivait à la reine Anne d'Angleterre : « Port-Royal est à la Nouvelle-Angleterre ce que Dunkerque est à l'Angleterre ; la mère-patrie devrait le conquérir ou forcer Louis XIV à le céder au prochain traité de paix ». Effectivement, Port-Royal et l'ensemble de l'Acadie feront partie des cessions de la France à l'Angleterre, lors du traité d'Utrecht, en 1713, mettant fin à la guerre de Succession d'Espagne.

Situé dans une anse à l'intérieur de la baie Française (baie de Fundy, Nouvelle-Écosse), Port-Royal est d'abord repéré par les pêcheurs comme un lieu propre au ravitaillement et à la traite des pelleteries. Dès 1556, « Port Réal » apparaît sur la carte de Giacomo Gastaldi, « La Nuova Francia » publiée à Venise par G.B. Ramusio. C'est là qu'en 1605, Pierre Dugua de Monts, lieutenant général du Roi, élève un établissement fortifié et y installe une colonie française. En 1608, alors que le poste de Québec est fondé en vue de devenir la capitale de la Nouvelle-France, Port-Royal subsiste comme comptoir de commerce et havre de pêche. Les gouverneurs qui s'y succèdent doivent tous affronter les attaques des colons anglais qui convoitent ouvertement le territoire acadien. Dès 1613, l'Amiral de Virginie Samuel Argall, commandant et propriétaire en partie du *Treasurer,* navire de 130 tx, armé de 14 canons et transportant 60 hommes, capture d'abord à Penobscot le *Jonas*, de 100 tx et une pinasse de 12 tx sous le commandement de René Le Coq de La Saussaye puis gagne Port-Royal qu'il pille et détruit avant de retourner en Virginie.

Au cours des années qui suivent, Port-Royal est reconstruit mais de nouveau menacé par la présence des bateaux anglais de pêche au large et surtout, à partir de 1620, par la fondation de Plymouth, au Massachusetts, à 500 km, ce qui accroît le rythme des incursions anglaises. De plus, le 10 septembre 1621, le *Scottish Privy Council* concède à Sir William Alexander le

territoire compris entre le Massachusetts et la Gaspésie, sous le nom de *Nova Scotia*, territoire qui chevauche celui de la colonie française. Bien que cette concession de territoire ne soit suivie d'aucune prise de possession immédiate, elle sert de justification aux revendications anglaises. De fait, en juillet 1629, William Alexander fils s'empare de Port-Royal et y installe une cinquantaine de colons avec l'aide du commerçant français Claude de Saint-Étienne de La Tour. Dorénavant, et malgré la reddition de Port-Royal à la France en 1632, les intérêts anglais et français en Acadie sont étroitement imbriqués. La contrebande s'installe chez les Français insuffisamment ravitaillés. Des commerçants anglais sont même tolérés à Port-Royal où ils ont des entrepôts. Vers 1644, le gouverneur Menou d'Aulnay signe un traité de paix avec les Anglais de Boston, ce qui n'empêchera pas, en 1654, une nouvelle prise de Port-Royal, qui ne sera rendue à la France qu'en 1667, par le traité de Bréda.

À partir de 1640, l'émigration française en Acadie reprend et, en 1671, 66 familles vivent à Port-Royal. Peu à peu, la population s'éloigne de la capitale, fonde ou développe d'autres établissements, dont Grand-Pré et Beaubassin, dans le bassin des Mines. Les Acadiens tentent ainsi d'échapper au contrôle du gouverneur français pour exercer sans entraves leur commerce avec les colons anglais. Ils exportent de la viande, des céréales et autres produits agricoles en échange de produits industrialisés aussi bien pour leur usage que pour celui de leurs alliés autochtones. Malgré la pratique du commerce illicite, les relations entre l'Acadie et la Nouvelle-Angleterre, dont Boston s'impose peu à peu comme capitale économique et gouvernementale, restent concurrentielles et conflictuelles. En 1662, la seule flotte de Boston compte 300 unités. Ce n'est qu'une petite partie des navires anglais de pêche ou de commerce qui fréquentent les eaux environnantes : en 1686, l'intendant de la Nouvelle-France en dénombre près de 600. L'administration française devient impuissante à faire respecter les droits de pêche et à contrôler la contrebande. De part et d'autre, les raids se multiplient et la flibuste gagne l'Atlantique Nord.

L'année 1688, notamment, est particulièrement mouvementée. À l'automne, des forbans du Massachusetts capturent le navire de la Compagnie de la pêche sédentaire de l'Acadie et pillent le fort de Chedabouctou, privant ainsi les habitants de Port-Royal de marchandises d'une valeur de 12 000 l-t. La même année, les navires du roi de France, l'*Embuscade* et le *Fourgon*, commandés par M. de la Cassinière, prennent dix caïches anglaises et un brigantin armé de 4 canons. Une seule caïche est renvoyée à Boston avec les équipages que Port-Royal ne peut nourrir. Les autres bateaux, dont l'un contient de l'argent, sont déclarés de bonne prise. Si ces captures apportent une certaine compensation pour le manque de ravitaillement, les autorités coloniales craignent qu'elles ne déclenchent une nouvelle attaque anglaise. De fait, en 1690, William Phips, marin originaire du Maine (États-Unis), à la tête d'une escadre de sept vaisseaux armés de 78 canons et portant 736 hommes, prend Port-Royal sans résistance. La petite capitale n'a que 70 hommes à opposer, un fort inachevé et aucun canon monté susceptible de riposter. Elle est complètement pillée et détruite.

Reconstruit une fois de plus à partir de 1692, Port-Royal devient un port d'attache de pirates et flibustiers, attirés par les riches bateaux anglais circulant entre Boston ou New York et l'Angleterre, transportant des marchandises faciles à écouler en Acadie ou aux Antilles. Pierre Morpain, Pierre Maisonnat dit Baptiste, Daniel Robineau de Neuvillette, les frères Guyon, Laumet Lamothe Cadillac, Pierre Le Moyne d'Iberville, Bernard-Anselme de Saint-Castin sont les principaux capitaines écumeurs des mers qui reçoivent des autorisations du gouverneur pour armer en course au cours des deux décennies de guerre qui se succèdent. Ils désorganisent la pêche anglaise, approvisionnent Port-Royal de poisson, de farines et autres denrées alimentaires ainsi que de biens

d'équipement manufacturés. Les gouverneurs sont unanimes à se féliciter de leur contribution, essentielle à la survie de Port-Royal. Une dernière fois assiégé en 1710, par Francis Nicholson, Port-Royal se voit obligé de capituler. L'Acadie devient anglaise. Port-Royal, renommé Annapolis Royal, reste la capitale de la Nouvelle-Écosse jusqu'à la fondation de Halifax, en 1749. Après le traité d'Utrecht, les corsaires et flibustiers trouvent leur nouveau port d'attache à Louisbourg et reprennent leurs raids contre les colonies anglaises.

Raymonde Litalien

☛ *Boston, Dunkerque,* Flibustiers, Iberville, Laumet, Leneuf de la Vallière de Beaubassin, *Louisbourg,* Menou d'Aulnay, *New York*

Portzmoguer *(Primauguet ou Primoguet)*, Hervé de, dit *le Loyal Breton* (v. 1470 ou 1478-1512)

À l'époque où la distinction entre pirate et corsaire n'est pas évidente, navigue un courageux Breton dont le nom est passé à la postérité. Sa mère est une Calvez de Kersalou. Sa date de naissance dans la paroisse de Plouarzel, où la famille possède un manoir, n'est pas connue avec exactitude. La première archive le mentionnant remonte à 1503. Portzmoguer épouse Jehanne de Coatmanac'h, puis Françoise de Kergoulouarn. Vers 30 ans, on le retrouve capitaine, alors que Louis XII arme des navires. Mais Portzmoguer semble se livrer au brigandage maritime. Le capitaine Conhort, du *Nicolas* de Hampton Court, se plaint auprès de l'ambassadeur d'Angleterre en France que «plus de trente navires ont esté à ces dernières vendanges prins et pillés par le capitaine Portzmoguer». En 1505, Anne de Bretagne qui, venue en pèlerinage au Folgoët, réside alors à Morlaix, y fait mander Portzmoguer, chef de division de la «bande des croiseurs» – cinq nefs servies par 500 hommes – qui avait pris la mer pour fuir les conséquences probables de sa funeste réputation. La duchesse lui confie la plus grande caraque bretonne, pouvant jauger 700 tx. Cette formidable unité aurait été dénommée à l'origine la *Marie* ou la *Marie-la-Cordelière*. Elle est lancée le 30 juin 1498. Sa construction au «cay de Morlaix» a duré quatre ans. Elle est décrite comme une nef à deux châteaux, de 200 pièces et de près de 1000 hommes d'équipage. Douze ans plus tard, revenu de Méditerranée, le navire de Portzmoguer reste un symbole politique dont Anne paye les frais d'entretien. Pourtant, un an plus tard, Portzmoguer est condamné, avec plusieurs de ses hommes, pour le pillage d'un navire écossais, royaume allié à la France, appartenant à Jehan Abreton et Georges Yvon. En 1510, le procureur général le mande pour le décès de Jehan de Keraret – s'agit-il d'une rixe ou d'un duel? Cela n'empêche pas Portzmoguer, sur sa nouvelle unité, de livrer combat aux Basques, membres de la Sainte-Ligue armée contre la France. Au retour, le 9 août 1512, il reçoit à son bord 300 gentilshommes et leurs suites, parmi lesquels ses beaux-parents, les Coatjunval. L'ordre d'appareillage lui parvient si soudainement que le navire fait voile avec ses 300 invités à bord! En effet, l'Amiral anglais Edward Howard, à la tête d'une escadre de 22 vaisseaux armée par 3285 hommes, attaque Le Conquet et Crozon. Il va jusqu'à incendier le manoir de Portzmoguer à Plouarzel. Ensuite, son escadre, mouillant au large, menace Brest. L'Amiral français René de Clermont, dont la compétence est discutée, donne une réception sur ses 21 navires français et bretons, au moment où l'escadre ennemie double la pointe Saint-Mathieu. Dix-huit des unités françaises tentent de se réfugier à l'abri du goulet. La *Louyse*, (790 tx, 600 hommes), le navire-Amiral de Clermont, fait face avec la petite *Nef de Dieppe* (336 tx) et la *Cordelière*. Demeurée seule contre le *Sovereign*, le *Regent* (1000 tx chacun) et la *Mary James* (400 tx), la *Louyse* met cette dernière hors de combat par une bordée rapprochée et démâte le *Sovereign*. Le *Regent* du capitaine Thomas Knyvet engage avec la *Cordelière* un duel qui culmine avec un abordage. Celui-ci est vite déséquilibré par

les renforts anglais, arrivés des autres navires. Est-ce Portzmoguer ou un autre marin breton qui met le feu aux poudres ? Toujours est-il que l'explosion est si importante qu'elle entraîne les deux ennemis au fond de l'océan. Une soixantaine des 700 marins anglais en réchappent. Seuls 20 Bretons, blessés, y survivent sur 1 250 marins et civils embarqués. Portzmoguer n'est pas parmi eux. Ce combat est chanté par Humbert de Montmoret, Germain Brice, ou « Bretaigne », le premier héraut et roi d'armes de la duchesse Anne, qui avait pris passage sur la *Cordelière* pour son expédition à Mytilène. Le nom de Portzmoguer, francisé en Primauguet dans les *Chroniques* d'Alain Bouchard, est passé ainsi à la postérité. Le nom de Primauguet est toujours honoré dans la Marine nationale.

Olivier Corre

☛ *Brest, Morlaix*

Poulain-Dubignon Christophe
(1739-1825)

Né dans une grande famille de navigants, Poulain-Dubignon embarque à 13 ans pour Pondichéry sur le *Lys,* de la compagnie des Indes. Il navigue ensuite à plusieurs reprises entre Gorée, Rio de Janeiro, l'Île de France et les côtes de l'océan Indien. Devenu capitaine en 1775, il arrive en juin 1779 à Port-Louis sur le *Salomon* de Lorient. Après deux voyages au cap de Bonne-Espérance, il vend le *Salomon* en août 1780 à Paul d'Arifat qui l'arme en course et lui en confie le commandement. Ce bâtiment jauge 300 tx et dispose de 32 canons et 200 hommes. Entre octobre 1780 et le 30 janvier 1781, il capture une dizaine de bâtiments dont trois seulement sont conduits à Port-Louis. La cargaison du premier, le *Marchand de Bombay,* aurait été d'1,5 million de livres. Rentré en France, Poulain-Dubignon reçoit le commandement de la *Joséphine* pour une croisière corsaire aux Antilles en 1782. En 1785, il cesse de naviguer, épouse Marguerite Lossieux et se retire dans son manoir près de Lamballe. Au moins trois garçons naissent entre 1786 et 1791. En 1790, sur le *Silvain*, il émigre aux États-Unis. En société, notamment avec Meslé de Grandclos, il fonde la compagnie de Sapelo pour la colonisation de l'archipel des îles d'Or sur la côte de la Georgie au sud de Savannah. Installé avec sa famille dans l'île de Jekyll, pour y cultiver le coton, il meurt à 86 ans. L'un de ses descendants, le général Dubignon, participe aux opérations américaines en Allemagne durant la Seconde Guerre mondiale.

Alain Roman

☛ Arifat, *Île de France,* Meslé de Grandclos

Prejan de Bidos
(1447 ou 1448, Vidou-1528)

Ce gentilhomme gascon, dont l'armoirie porte trois chevrons d'or avec un croissant en chef dextre, est originaire de l'Astarac. Son nom a été francisé en Prégent de Bidoux. Il est à Marseille vers 1480 puis mentionné en quarantaine devant cette ville en 1497, alors qu'il est de retour de Gascogne, commandant des galères. Il participe, en 1499, à l'expédition contre les Turcs, expédition qui échoue en raison de différends entre les alliés vénitiens et l'ordre de Saint-Jean. En 1502 et 1507, il participe au siège de Gênes et Antoine Salvago dit de lui dans ses *Chronicques de Gennes* de 1507 : « Est cestuy Pregent homme de si noble vertus, de si hault couraige, de sens si singulier, de bonté, si plain d'honneur, si grant d'integrité, si louable, de foy si certaine, de hardiesse si impareille que en chascune de ses vertuz peult estre dict accompli et parfaict ». La flotte qu'il commande en 1503 est détruite par la tempête devant l'embouchure du Garigliano. En 1509, il dirige quatre galères royales à Marseille et l'année suivante, repousse avec sa flotte une tentative de reprise de Gênes, occupée par les Français, par une armée navale coalisée – le pape Jules II, les Vénitiens et les bannis génois. Le 13 juin 1510, lors du retour à Marseille avec son escadre de galères et de brigantins, sur l'une des galères, *l'Anguilha*, la chiourme se révolte contre les volontaires . Il y a

de nombreux morts et blessés. Apprenant cela, Prejan mobilise une flotille pour retrouver la galère qu'il parvient à ramener au port où trois hommes, considérés comme les instigateurs de la rebellion, sont exécutés.

En 1512, il est nommé général des galères de France par Louis XII. Cette même année, il conduit six galères provençales en Atlantique et en Manche et dirige des raids vers l'Angleterre. Au cours d'un combat naval au large du Conquet, il tue l'Amiral Edward Howard, commandant la flotte adverse. Lors d'une incursion à Brigthon, dans le Sussex, il reçoit un projectile d'arbalète dans l'œil mais survit à cette blessure. Sur un ex-voto jadis déposé à Notre-Dame de la Garde à Marseille, il se représente à genoux, une flèche en travers de la tête.

Chevalier de Saint-Jean de Jérusalem de Rhodes, il est reçu commandeur de la Langue de Provence au prieuré de Saint-Gilles (Gard actuel) en 1514; dans une lettre de Bormes, de cette même année, alors qu'il combat Andrea Doria au large d'Aigues-Mortes, il est dit « monsenhor de Sant Gilly armiralh et grant capitani senhor Prejan. » En 1517, le cardinal d'Aragon et son chapelain don Antonio de Beatis, lors de leur voyage européen, rencontrent *fra Janno cavalliero di Rhodes e priore*. De Beatis dit de lui : « Il a fort grand air. Il fut excellent marin et grand corsaire [...]. De visage comme de stature, il est très bel homme et porte superbement son âge qui dépasse soixante-dix ans. » En 1517, puis en 1522, il participe à la défense de Rhodes et, l'année suivante, conduit l'évacuation de l'île qui tombe définitivement aux mains du sultan Süleymân.

Prejan contribue activement à la défense de Marseille lors du siège de la ville par le duc de Bourbon, en 1524. En 1528, il attaque une galiote turque devant Nice; blessé lors du combat, il succombe à ses blessures. Enseveli à Saint-Gilles, son tombeau est détruit par les Réformés à la fin du XVI[e] siècle lors des troubles religieux que connaît la province.

Philippe Rigaud

☛ *Boulogne*, Doria, *Gênes*, *Marseille*, *Rhodes*

Preziosi Giuseppe (v. 1674, Corse-v. ?)

Preziosi est un des premiers corsaires corses à aller s'établir à Malte. Il fait fortune en pratiquant la course. Patron d'une polacre et d'un vaisseau, il se met au service de la République de Venise lors de la guerre de Morée. Pour le remercier des services rendus, le doge Morosini lui octroie une pension annuelle de 600 écus et le fait chevalier de Saint-Marc. Installé à Malte, il décline en 1714 la requête d'aide militaire de Venise pour se livrer à la course en demandant des lettres au duc de Toscane. Il part ainsi pour Livourne où, avec le soutien de son ami Don Gustus Alexandri embarqué comme chapelain, il fait armer son navire, la *Jérusalem*, pour combattre les infidèles. Il pourchasse en Méditerranée orientale les marchands musulmans ou grecs schismatiques. Le considérable butin amassé, mais impossible à évaluer, ainsi que ses trois unions avec des femmes de puissantes familles, en font un notable de Malte qui siége au tribunal de l'inquisition locale. En 1718, le roi Victor-Amédée de Sicile, duc de Savoie, l'anoblit et lui octroie le titre de comte. Il meurt peu après sans que nous connaissions la date exacte de sa disparition.

Gilbert Buti

☛ *Livourne*, *Malte*

Prince Lawrence (?-1680)

Originaire d'Amsterdam, il se trouve à Port Royal, en Jamaïque, en novembre 1662 alors qu'il est l'une des deux cautions du flibustier John Harmenson, lequel vient de prendre une commission pour aller contre l'Espagnol par droit de représailles : il est vraisemblablement le lieutenant ou l'un des officiers de ce capitaine. Comme pour son chef, le doute est permis quant à sa véritable origine, bien des Britanniques et des Irlandais ayant servi comme mercenaires sur les champs de bataille de la guerre de Trente Ans, de quoi expliquer l'apparente facilité à prendre des commissions pour

courir contre sa nation. Début 1665, il reçoit son premier commandement en course : la frégate *Cagway*, que le gouverneur Modyford vient de confisquer au capitaine Robert Searle. En vertu d'une commission contre les Néerlandais que lui a délivrée le même gouverneur, il pille, en février, l'île de Bonaire. En juillet 1670, commandant cette fois le *Pearl*, de 12 canons, il est l'un des capitaines que Modyford envoie sur le fleuve Magdalena avec ordre d'assister les Indiens du Monpos en révolte contre les Espagnols. Après l'échec de cette mission, il s'empare, en septembre, de la ville de Granada en compagnie de ses associés Richard Ludbury et Thomas Harris. Fin octobre, de retour à la Jamaïque, il va rejoindre la flotte de l'Amiral Henry Morgan à l'île-à-Vache, ayant alors 70 hommes à bord du *Pearl*. Lors de la bataille de la plaine de Panama, en janvier 1671, il se distingue en commandant l'avant-garde des troupes de Morgan. À la suite de cette expédition, il abandonne définitivement la course et devient planteur. En 1672, il se porte ainsi acquéreur de terres dans la plaine de Liguanea. Là, sur sa plantation baptisée Lawrencefield, il vit avec Susannah Harmenson, probablement la veuve de son ancien associé, qu'il épouse en décembre 1673. Comme Richard Guy, George Brimacain, Edward Collier, il fait partie de ces flibustiers qui réussissent à se sédentariser. Son expérience maritime et sa connaissance de l'espagnol le font apprécier du nouveau gouverneur Lynch et du successeur de celui-ci, Vaughan : en 1672, le premier le nomme lieutenant de la frégate royale *Assistance*, envoyée en mission diplomatique et commerciale à Cuba, et en 1675, le second le désigne comme pilote et interprète lors d'une mission similaire au même endroit à bord de la frégate *Foresight*. Il serait mort à la Jamaïque vers 1680, quelque temps avant que son ancien chef Morgan n'achète sa propriété de Lawrencefield.

Raynald Laprise

☛ Collier, Flibustiers, Harmenson, Lynch, Modyford, Morgan, *Port Royal*, Searle

Providence Island

D'abord appelée Santa Catalina, cette petite île montagneuse d'origine volcanique, située à environ 175 km des côtes du Nicaragua, dans la mer des Antilles, arme dans les années 1630 ses propres flibustiers et sert de relâche pour d'autres venant d'Angleterre ou des Pays-Bas. Qualifiée à l'époque de forteresse naturelle, elle est protégée par une barrière de récif corallien. La position avantageuse de cette île inhabitée attire l'attention de Robert Rich, comte de Warwick, le plus grand armateur corsaire d'Angleterre, qui était aussi impliqué dans plusieurs compagnies de colonisations privées au Nouveau-Monde. Associé à d'autres nobles et bourgeois, des puritains comme lui, Warwick fonde alors la *Providence Island Company*, du nouveau nom qu'ils donnent à l'île qu'ils entendent coloniser. Dès janvier 1630, soit près d'un an avant la constitution de la compagnie, deux flibustiers employés de Warwick, Daniel Elfrith et Sussex Cammock, avaient formé un petit établissement sur l'île voisine de San Andrés (rebaptisée Henrietta en l'honneur de la reine d'Angleterre), au relief plus plat, mais dont les Anglais n'exploiteront jamais tout le potentiel agricole. Quant à Providence, ses premiers habitants sont des Bermudiens, qui accompagnent Philipp Bell, gendre d'Elfrith, le premier gouverneur de l'île pour la Compagnie (1630-1636). Elfrith s'y établit aussi, de même que Samuel Axe, militaire, qui dirige les travaux de fortification de l'île en faisant d'abord ériger le fort Warwick qui défend l'entrée de sa principale rade et le petit bourg de l'île nommé New Westminster. D'autres colons sont envoyés d'Angleterre par les investisseurs, et en moins de quatre ans, la population totale atteint près de 550 âmes, dont une quarantaine de femmes. Les habitants vivent surtout du tabac, quoique cette culture soit peu profitable à cause de la chute des prix en métropole. Ils cultivent aussi un peu de coton, sur lequel les actionnaires de la compagnie fondent beaucoup d'espoir. La main-d'œuvre

initiale surtout formée d'engagés est rapidement éclipsée par les esclaves noirs, qui seront 380 en 1641 contre seulement 350 colons blancs. Ces esclaves sont achetés auprès de négriers néerlandais, ou capturés par les flibustiers locaux, mais proviennent le plus souvent du négoce qui se fait avec les Indiens Mosquitos du littoral nicaraguéen. En effet, dès 1632, la Compagnie établit un comptoir de traite avec ces autochtones au cap Gracias a Dios, d'abord sous le commandement du capitaine Cammock, puis sous celui du capitaine Axe. Sont aussi engagés dans ce trafic les frères Blauvelt, qui fréquentaient Providence et le Nicaragua avant l'arrivée des Anglais. La Compagnie fait aussi explorer la province du Darien ainsi que les autres îles du golfe des Honduras, dont Roatan, pour tenter d'y implanter des comptoirs de traite, mais sans succès. Par ailleurs, elle intègre pendant quelques années l'île de la Tortue (1631-1635), renommée pour l'occasion *the Island of Association*. En juillet 1635, à la suite de pirateries commises par Axe qui a accepté des commissions des corsaires néerlandais, les Espagnols attaquent Providence pour la première fois, mais ils sont repoussés. Avant la fin de l'année, la Compagnie obtient du Roi l'autorisation d'armer en course contre les Espagnols par droit de représailles. Ce changement de vocation plaît à ses actionnaires qui considèrent maintenant Providence comme l'entrepôt des produits du négoce avec les Mosquitos et le point de départ d'une future colonisation anglaise de l'Amérique centrale. En attendant, la course suppléera aux défauts de l'île. Ainsi, sous les gouverneurs Robert Hunt (1636-1638) et surtout Nathaniel Butler (1638-1640), qui dirige lui-même une expédition contre les Espagnols au Honduras en 1639, Providence devient un petit centre de flibuste, armant quelques barques en course sous les ordres du capitaine Axe, et fréquenté par des capitaines ayant armé en Angleterre tels que Thomas Newman et William Jackson et de corsaires néerlandais. Les profits et le nombre de prises faites par ces flibustiers et portées à Providence sont impossibles à déterminer. Cependant pour les Espagnols, les dommages qu'ils causent justifient une seconde attaque contre la colonie, fin 1640, mais ils font encore une fois chou blanc. Dès mai 1641, sous le commandement du général Francisco Díaz Pimienta, ils récidivent et, cette fois, réussissent. Les colons anglais qui survivent à l'attaque sont déportés en Espagne et les envahisseurs y maintiennent une garnison jusqu'en 1666. Cette année-là, l'île est prise par le flibustier Mansfield et demeure quelques semaines aux mains des Jamaïcains avant de repsasser aux mains des Espagnols. En décembre 1670, l'Amiral Henry Morgan, en route pour le Panama, s'en empare. Après cette date, l'île est abandonnée jusqu'au XVIIIe siècle. Dans les années 1680, sa voisine San Andrés sert à l'occasion d'escale aux flibustiers qui viennent y couper du bois.

Raynald Laprise

☛ BLAUVELT, FLIBUSTIERS, *LA TORTUE*, MANSFIELD, MORGAN, RICH

PUTTE HERMANUS VAN DE (24 janvier 1661, Middlebourg-14 février 1724, Middlebourg)

La famille Van de Putte serait originaire de Louvain. Un premier ancêtre apparaît dans les sources à la fin du XIIIe siècle comme vassal du duc de Brabant pour des fiefs à Wilsele, Berthem en Velthem. Au siècle suivant, on retrouve plusieurs membres de cette famille vassaux de ce seigneur mais aussi à l'université de Louvain. Au XVIe siècle, plusieurs branches des Van de Putte se trouvent dans les Pays-Bas (alors formés de 17 provinces). Celle de Bruxelles sera annoblie par l'archiduc aux XVIIe et XVIIIe siècles. Herman Henricks (v.1523-1582) est le premier qui s'installe à Anvers et en devient bourgeois en 1553. Son activité commerciale est centrée sur l'armement et la métallurgie (chaudronnerie). La famille quitte Anvers aux alentours de 1589. D'autres branches se retrouvent à la fin du XVIe siècle en Zélande, à Flessingue dont est

issu Carel Van de Putte, officier général de la marine néerlandaise de l'amirauté de Zélande au XVIIe siècle, sur l'île de Walcheren et une troisième dans la Flandre zélandaise. On trouve enfin des Van de Putte à Dordrecht, descendants de Justus Van de Putte (1664-1692), frère cadet du Hermanus Van de Putte né en 1661. Leur père, Hermanus Van de Putte (1628-1678), marchand de draps et propriétaire d'un moulin à poudre, est aussi armateur de navires en course. Il épouse le 9 avril 1652 Catharina Ouzeel (1631-1667) dont il aura quatre enfants.

Hermanus Van de Putte poursuit l'activité paternelle comme fils aîné et devient l'un des marchands les plus actifs dans la production de poudre à canon. Il est propriétaire de deux moulins (dont un valant 45 000 fl.) qui lui permettent par exemple de produire entre 1714-1719 près de 133 000 l-t. de poudre soit 66,5 tonnes, à destination du Portugal, de l'Italie, des Flandres et d'Amsterdam sans compter ce qui est utilisé dans l'armement des corsaires. En 1717, il devient bourgeois de la ville de Middlebourg dont il sera maire en 1720. Hermanus Van de Putte se marie, le 23 juillet 1688, avec Maria van de Brande (1665-1701), fille d'un membre du Haut Conseil de la République (*Hoge Raad*). Ils ont huit enfants dont cinq meurent en bas âge. Cornelis, le quatrième enfant (1694-1730), sera conseiller de la ville de Middlebourg et directeur de la *VOC* (une autre source indique la *WIC*) en 1718. Hermanus a lui-même une participation qui s'élève à 11 400 fl. dans les deux compagnies de commerce des Indes néerlandaises, et en 1723 un placement de 153 000 fl. dans la *Middelburgse Commercie Compagnie* créée en 1720.

Cette richesse provient certes de ces activités commerciales mais une part non négligeable résulte des armements en course qu'il réalise durant les conflits de 1688-1697 et 1702-1713. Au cours de la guerre de Neuf Ans, il participe au groupe constitué autour de la famille Sautijn avec Isaac Rochussen ou François Christiansen (1649-1709) qui n'est autre que son beau-frère, ce dernier ayant épousé sa sœur Catharina en 1679. En tout, il arme ou participe à l'armement de six navires corsaires qui ramènent 121 prises totalisant plus de 1 319 000 fl. Dans l'autre guerre, ce sont treize navires dont quatre qui effectuent tout particulièrement des opérations de contrebande avec l'Afrique. Pour certaines de ses opérations de contrebande, Hermanus n'hésite pas à effectuer l'armement à partir d'Ostende, port espagnol, donc ennemi. Au total, lors de la guerre de Succession d'Espagne, 234 prises sont ramenées qui représentent 1 825 000 fl. La taille et la force de quelques-uns de ces corsaires sont connues : l'*Hannibal* est armé, selon les campagnes, de 26 à 34 canons avec un équipage de 170 à 190 hommes, tandis que le *Koning Willem* avec 32 canons ne porte que 140 hommes. Durant la guerre de Succession d'Espagne, se trouvent le *Beer* (Ours) de 30 canons et 160 hommes ; le *Dolfijn* (Dauphin) de 22 canons et 150 hommes ; le *Gouden Dolfijn* (le Dauphin d'Or) de 26 canons et 146 hommes ; le G*ouden Maan* (l'Homme en Or) de 20 canons et 130 hommes ; le *Griffioen* de 46 canons et 300 hommes ; le *Walcheren* de 40 canons, 6 mortiers et 250 hommes. Il s'agit donc de grosses voire de très grosses frégates.

Roberto Barazzutti

☛ *MIDDLEBOURG, FLESSINGUE, OSTENDE,* ROCHUSSEN, SAUTIJN, *VOC*, *WIC*

Q

Quéau de Quinssy Jean-Baptiste
(9 novembre 1748, Paris-10 juillet 1827, Mahé)

Gentilhomme au service du frère du Roi, le comte de Provence, en 1775, sous-lieutenant au corps des volontaires étrangers de la Marine en 1778, Quéau de Quinssy embarque pour l'Inde en 1780, sert à Trinquemalé puis à Gondelour sous Suffren et Bussy, passe dans le régiment de Pondichéry en 1784, puis dans celui de l'Île de France après son mariage en juillet 1786 avec une créole dont il a deux filles. Promu capitaine en 1789, il commande la garnison du Grand Port. Divorcé en juillet 1793, il reçoit le commandement militaire et civil de l'établissement des Seychelles où il passera le reste de sa vie. Dès son arrivée, il s'attache avec persévérance à la mise en valeur de cette petite colonie, où il se marie en octobre 1794, et fonde une famille de cinq enfants, tous fixés ultérieurement sur l'archipel.

Les Seychelles occupent une position stratégique de grande importance au centre de l'océan Indien et les corsaires français y font souvent relâche pour s'y ravitailler. Ainsi Robert Surcouf en septembre 1795 sur l'*Émilie*, puis en juillet 1800 sur la *Confiance.* À cette date, il est rejoint par Dutertre avec le *Malartic* et Le Même sur la *Clarisse.* Jean-François Hodoul, propriétaire à Mahé, capitaine d'un bâtiment de cabotage local, entré dans course à la suite de la destruction de son navire par les Britanniques, y relâche parfois au cours de ses croisières, ainsi en mai 1800 avec l'*Uni*, accompagné de la prise le *Harriet.*

La principale difficulté rencontrée par Quéau est l'absence de moyens de défense; il dispose seulement de huit vieux canons servis par une milice d'une vingtaine d'hommes. En mai 1794, une escadre de guerre anglaise exige la reddition des îles et l'obtient aisément. Après son départ, et sans qu'il fut laissé une garnison, l'assemblée des habitants prononce la neutralité de la colonie, affirmée par l'absence de pavillon. En septembre 1804, une frégate de guerre anglaise se présente en rade de Mahé et impose une nouvelle capitulation ainsi que l'installation du drapeau anglais. Informé de cette situation, le capitaine général Decaen donne ordre à Linois de passer aux Seychelles avec le *Marengo* et la *Belle-Poule* pour y rétablir les couleurs nationales, ce qu'il fait en mai 1805. Au mois d'août de la même année, deux navires britanniques font relâche à Mahé et ils exigent une nouvelle capitulation bien que Quéau ait représenté celle de 1804. Après la conquête des Mascareignes, les Britanniques prennent possession des Seychelles en avril 1811 et y installent un commandant civil et militaire pour remplacer son homologue français. Toutefois, Quéau est nommé juge de paix en 1812, et conservera cette fonction jusqu'à son décès en 1827, alors qu'il exerçait une mission de porte-parole des colons français face à l'administration anglaise.

Philippe Haudrère

☛ DECAEN, DUTERTRE, HODOUL, *ÎLE DE FRANCE*, LE MÊME, PAVILLON DES PIRATES ET CORSAIRES, SUFFREN, ROBERT SURCOUF

QUERLINCK PIERRE (?-ap. 1640)

Il est l'un des plus des riches capitaines corsaires dunkerquois du milieu du XVIIe siècle. À cette époque, sa fortune est estimée à 8600 fl., ce qui représente à peu près le prix d'une frégate, somme faible, voire dérisoire, par rapport à la fortune de certains armateurs dunkerquois, comme les Van de Walle, ou à celle de certains corsaires génois. Toutefois, il se révèle être un des corsaires les plus actifs. En octobre 1635, Pierre Querlinck réalise onze prises dont une pinasse chargée de mâts et de planches de bois. Un mois et demi plus tard, il rentre à Dunkerque avec deux prises: l'une est chargée de poudre, de fer et d'acier et de 30 lasts de semence de lin allait d'Amsterdam en Bretagne ou à Bordeaux; l'autre de vin de Bordeaux. En avril 1638, Pierre Querlinck, associé à deux autres capitaines corsaires, Laurens Brauwer et Antoine Daury, fait une belle prise sur le trajet Séville-Saint-Malo. Pour les grosses prises, lorsqu'ils ont un but précis, les corsaires particuliers chassent en groupe sous la conduite d'un Amiral, comme dans le cas des navires de l'armada. Querlinck a aussi embarqué à Olonnes de la toile à voile. Pierre Querlinck, associé à deux autres corsaires, s'empare en 1639 d'un navire de 180 lasts et 23 pièces de canons, en provenance de Pernambuco, au Brésil, avec une riche cargaison de sucre à son bord ainsi que 40 marins. En 1642, associé aux capitaines Jean Coopman et Mathieu de Schodt, Pierre Querlinck conduit au port une prise de 60 lasts, chargée d'orge et de seigle. En même temps, avec d'autres corsaires, il ramène les maîtres-pilotes de huit barques hollandaises qui ont été rançonnées. En 1643, il capture deux flûtes hollandaises de 120 et 150 lasts, sans charge, hormis 8 lasts d'alun, mais la première est récupérée par les Hollandais et conduite à Flessingue. Querlinck n'exerce pas seulement une activité de capitaine corsaire, il est aussi armateur. En 1640, il apparaît en tant que propriétaire de parts sur deux frégates (la *Sainte-Thérèse Jésus* et la *Jésus-Marie-Joseph*) bien qu'il investisse peu dans ce secteur par rapport aux autres capitaines corsaires dunkerquois. En effet, si l'on en croit la composition de son patrimoine, ces deux parts, de 350 fl. chacune, ne représenteraient que 3,7 % de son capital total, loin derrière les 12,3 % qu'il possède en argent comptant et les 14 % dont il peut se prévaloir en biens mobiliers. On sait que ses héritiers reçurent 526 fl. pour une de ces deux parts de 350 fl. que leur père possédait.

Jean-Philippe Priotti

☛ *BORDEAUX*, COLAERT, *DUNKERQUE*, *FLESSINGUE*, *SÉVILLE*, WALLE

R

Rackam John dit *Calico Jack* (?-1720)

Outre le fait de naviguer avec Ann Bonny, sa maîtresse, et Mary Read, l'amie de celle-ci, ce pirate se fait aussi remarquer par ses vêtements de tissu peint ou imprimé à dominante rouge, appelé Calicot, d'où son surnom « Calico Jack ». John Rackam apparaît dans les archives en novembre 1718, lorsque Charles Vane, dont il est le quartier-maître, prend la décision de ne pas aborder une frégate française. Rackam est alors élu capitaine à bord de l'*Independance*. Durant quelque temps, ses déprédations, sans violence particulière, visent les pêcheurs et les petits caboteurs des Antilles. Il s'empare de plusieurs navires dont l'un, en route pour la Jamaïque, vient de Madère. Le navire est restitué à son propriétaire délesté de ses marchandises. Celles-ci sont écoulées auprès d'un patron de taverne de Port Royal, Hosdes Tisdell, fait prisonnier sur une ancienne prise. Les pirates capturent aussi un bâtiment menant des forçats pour travailler dans les plantations. La joie des prisonniers sera de courte durée : un vaisseau de guerre en reprend bientôt le contrôle. En mai 1719, Rackam entend profiter du pardon royal offert par George Ier, que Woodes Rogers, gouverneur des Bahamas, est chargé de porter en Amérique. C'est durant son séjour à Nassau, où il vit de son butin, qu'il rencontre Ann Bonny. La jeune femme de 21 ans devient sa maîtresse. À court d'argent, Rackam redevient pirate et jette son dévolu sur le sloop d'un nommé John Haman, vivant sur une île isolée de l'archipel. Trouver un équipage est chose aisée parmi d'anciens pirates peu désireux de poursuivre une vie sédentaire. Le 22 août 1720, par une nuit noire et en prétextant la sortie d'une rade, le sloop *William* de 30 à 40 tx, 8 canons et 12 hommes, quitte Nassau, avec à son bord, Mary Read et Ann Bonny, toutes deux travesties en hommes. Au cours d'une croisière entre la Jamaïque et les Bahamas, plusieurs petits navires sont capturés. Ainsi, dans le canal de Saint-Nicolas, sept ou huit pêcheurs espagnols sont arraisonnés. À Saint-Domingue, du bétail est volé, deux chasseurs sont embarqués de force qui témoigneront à charge. Deux sloops jamaïcains sont enfin capturés pour une valeur de 1 000 £. Rackam visite encore la côte nord de la Jamaïque pour compléter son équipage. Le gouverneur de la Jamaïque, Lord Hamilton, réagit. Au début de novembre 1720, Jonathan Barnet, qui commande le *Tigre*, capture Rackam, en vertu d'une vieille commission de 1715. La résistance est bien faible, l'état d'ébriété de l'équipage en étant l'explication la plus plausible. Le 16 novembre 1720, Rackam, son pilote George Fetherston, son quartier-maître Richard Corner et la plupart des hommes d'équipage sont jugés à Spanish Town, sous la présidence du gouverneur Sir Nicholas Lawes. 11 hommes sont condamnés à la pendaison. La sentence est exécutée à Gallows Point, au Port Royal, deux jours plus tard. Le corps de Calico Jack est exposé à l'entrée du port dans un carcan de

fer à un endroit en vue, aujourd'hui nommé Rackam's Cay.

Philippe Hrodej

☛ BONNY, *PORT ROYAL,* READ, ROGERS, VANE

RADISSON PIERRE-ESPRIT (1636, Paris-21 juin 1710, Londres)

Le nom de Radisson, associé à une chaîne internationale d'établissements hôteliers, rappelle l'épopée de la traite des fourrures en Amérique du Nord. L'aventurier Pierre Radisson se met au service alternativement des Iroquois, des Hollandais, des Français ou des Anglais pour pratiquer le commerce interlope en Amérique du Nord, la course aux Antilles et sur les côtes d'Afrique. Enfin, il contribue largement à la fondation de la Compagnie anglaise de la baie d'Hudson. Les circonstances de son premier départ de la France sont inconnues mais, en 1651, on le retrouve à Trois-Rivières (Canada) avec sa sœur Françoise et leur demi-sœur Marguerite Hayet. En août 1653, cette dernière épouse Médard Chouart Des Groseilliers qui, jusqu'à la fin du siècle, sera l'inspirateur et l'associé de Radisson pour le commerce des fourrures.

L'économie de la Nouvelle-France, au milieu du XVIIe siècle, repose entièrement sur la traite des pelleteries avec les alliés indiens. Mais les concurrents de la Nouvelle-Angleterre et ceux de la Nouvelle-Hollande (New York) comptent sur leurs propres alliés, les nations iroquoises, pour attaquer les réseaux français d'approvisionnement. Ainsi, en 1648-1649, les postes français et hurons des Grands Lacs sont détruits, leurs habitants faits prisonniers et dispersés. Les Iroquois lancent alors leurs raids directement sur les établissements et les colons français de la vallée du Saint-Laurent. Trois-Rivières se trouve naturellement en première ligne de front. Fondé en 1634 sur le fleuve Saint-Laurent à l'embouchure de la rivière Saint-Maurice, ce poste de traite voit transiter les pelleteries venant des « pays d'en-haut », soit du nord et de l'ouest, ainsi que celles du sud, par la rivière Richelieu. Mais, depuis 1650, les fourrures n'arrivent plus dans la colonie. Trois-Rivières subit donc de plein fouet l'interruption brutale de ce commerce.

Le jeune Pierre Radisson est aussitôt confronté à la double expérience des mœurs iroquoises et de la concurrence étrangère pour le trafic des fourrures. Le 24 mai 1652, étant à la chasse au gibier à plume, il est capturé par une troupe d'Agniers, l'une des nations iroquoises. Emmené au sud du lac Champlain, près de l'actuel Schenectady (État de New York), il est adopté par une famille Agnier à laquelle il s'attache sincèrement et qu'il accompagne au lac Ontario. Fort de son expérience indienne, il devient interprète, en 1653, au service du gouverneur hollandais de Manatte (New York). De retour à Trois-Rivières à l'automne 1654, Radisson est reconnu, en quelque sorte, comme spécialiste de leurs langues et coutumes. Il aura de nombreuses occasions de retourner dans les pays d'en-haut, d'approfondir sa connaissance des diverses nations et de démontrer son habileté d'intervention dans de délicates négociations.

Une expédition aux pays d'en-haut, en 1659 et 1660, avec son beau-frère Des Groseilliers, aura des conséquences déterminantes pour la colonie. Les deux trafiquants ramènent à Trois-Rivières, le 24 août 1660, 600 Indiens convoyant une soixantaine de canots chargés de fourrures valant au moins 100 000 écus et sauve la colonie de la ruine. Néanmoins, ayant voyagé sans congé officiel, chacun se voit imposer une amende de 6 000 l-t en plus des 14 000 de « droit du quart ». Furieux de cette sanction, Des Groseilliers entraîne alors Radisson vers les concurrents anglais et hollandais. Les années 1660 sont décisives pour la suprématie européenne sur la côte atlantique nord-américaine. La France de Colbert, tout comme l'Angleterre, songe à s'emparer de Manatte ou île de Manhattan (New York) sous autorité hollandaise. Mais le 27 août 1664, avec la red-

dition de New Amsterdam (rebaptisé New York en 1667) ce sont les Anglais qui l'emportent. D'après les témoignages de la supérieure des ursulines de Québec, Marie de l'Incarnation, et de Paul Ragueneau, supérieur des jésuites, Des Groseilliers et Radisson, passés en Nouvelle-Angleterre au printemps 1663, auraient contribué à cette opération en agissant comme intermédiaires entre leurs interlocuteurs de Boston et les Iroquois du fleuve Hudson et des Grands Lacs. Ils auraient aussi préparé activement une expédition à la baie d'Hudson, en vue de laquelle ils séjournent en Angleterre, à partir de décembre 1665.

Pendant les quatre années suivantes, le coureur de bois Pierre Radisson et son beau-frère vivent à Londres ou à Oxford, sont reçus à la cour du roi Charles II, fréquentent les savants de la Royal Society ainsi que les riches négociants qui se chargent de leurs frais et investissent dans la Compagnie de la baie d'Hudson, dont la charte reçoit le sceau royal le 2 mai 1670. Aussitôt, le 31 mai 1670, Radisson s'embarque à Ratliffe vers la baie d'Hudson sur le *Wivenhoe*, commandé par Robert Newland, tandis que Des Groseilliers est sur le *Prince Rupert*. Les deux navires se rejoignent à l'extrémité méridionale de la baie James et y passent l'hiver suivant. Ils construisent le fort Charles à l'embouchure de la rivière Rupert, chassent avec les Indiens Cris à la rivière Moose et rentrent en Angleterre, en octobre 1671, leurs navires chargés de fourrures.

Bien que les membres de la Compagnie de la baie d'Hudson soient très satisfaits des services de leurs *gentlemen adventurers*, ils répugnent à débourser ce que ces derniers considèrent comme leur dû. De plus, le 24 novembre 1673, la Compagnie interdit à ceux qui participent aux expéditions de pratiquer la traite à leur profit personnel, dont l'usage était pourtant généralisé, à l'instar du pillage pratiqué par les équipages des corsaires. Au terme de longues procédures, le juge d'un tribunal londonien attribue à Radisson, le 29 juin 1674, une maigre annuité de 100 £. Déçu par ses partenaires anglais, sollicité par Colbert, Radisson quitte momentanément la traite des fourrures et s'engage, à l'automne 1676, au service de la marine française en guerre contre les Provinces-Unies. Il y est incité par l'abbé Claude Bernou, lié à l'influente famille d'Estrées, à qui il adressera un récit de son voyage.

D'abord gratifié du titre de garde-marine, Radisson prend ensuite le commandement d'un petit navire faisant partie de l'escadre du vice-Amiral Jean d'Estrées qui commande le *Glorieux*, à destination de Gorée puis des Antilles. L'escadre quitte Brest le 3 octobre 1677 pour prendre l'île sénégalaise, possession des États Généraux de Hollande (novembre 1677). Avec son chargement d'esclaves et de bêtes à corne pris aux Hollandais, l'escadre traverse l'Atlantique vers les Antilles. Lors d'une chasse aux navires bataves au large du Venezuela, dix-sept bâtiments français s'échouent sur les récifs de l'île aux Oiseaux (9 mai 1678), dont celui de Radisson qui, d'après son rapport, y perd les 2000 l-t qu'il y avait investies. Le 12 octobre 1779, il débarque à Brest puis rejoint Paris.

Radisson entreprend une dernière expédition avec la France, non pas dans les mers tropicales mais en baie d'Hudson. En 1682, avec Des Groseilliers et 27 hommes embarqués sur deux mauvaises barques, il atteint la rivière Nelson, sur la rive occidentale de la baie. Grâce à d'habiles ruses, il s'empare du fort et d'un bateau anglais, le *Bachelor's Delight*, fait prisonnier le gouverneur John Bridgar et rapporte à Québec 2000 peaux de castor. Une fois prélevée la part des commanditaires de Québec, celle des deux aventuriers n'est pas à la hauteur de leurs attentes. Malgré leurs démarches auprès du ministre Seignelay, la France refuse de leur accorder le monopole du commerce à la baie d'Hudson. Une fois de plus, les deux compères changent de camp et retournent à la Compagnie de la baie d'Hudson. Radisson effectue encore trois voyages à la baie. En 1684, avec l'*Happy Return* et deux autres navires, il se rend jusqu'à Port Nelson où il s'empare, pour le compte de la Compagnie, de 12000 peaux de castor qui avaient été collectées par les Français. En 1685,

il retourne à York Factory en tant que directeur général des opérations de traite pendant deux ans, puis s'installe à Londres, où il touche une pension annuelle de 100 £ et est naturalisé anglais.

Lors d'un premier mariage, probablement en 1672, Radisson avait épousé Mary Kirke, la fille de Sir John Kirke, l'un des membres fondateurs de la Compagnie de la baie d'Hudson. Devenu veuf, il se marie, le 3 mars 1685, avec Marie-Charlotte Godet, dont il aura cinq enfants. Après la mort de cette dernière, en 1695, il épouse, la même année, sa troisième femme, Elizabeth, qui lui donne encore trois filles. La vieillesse de Pierre Radisson est marquée par les procès et les tribulations financières devant les instances londoniennes. Après sa mort en 1710, sa veuve, dans une situation précaire, prend le relais pour réclamer de la Compagnie de la baie d'Hudson les sommes dues à son mari.

Personnage emblématique de l'aventure coloniale en Amérique du Nord, explorateur terrestre, marin de l'Arctique et des mers tropicales, Pierre Radisson fait preuve d'une rare énergie physique associée, au besoin, à une grande brutalité et à une absence de scrupules. Il rassemble à la fois les caractéristiques de l'immigrant adapté, du négociant astucieux, de l'habile diplomate et du citoyen versatile.

Raymonde Litalien

☛ *Boston, Brest,* Chouart des Groseilliers, *Londres, New York,* Seignelay

Ragep Caïd (v. 1615-1657 ?)

Renégat originaire de La Ciotat, près de Marseille, Ragep est également connu sous les noms de Regep, Rageb et Kei-Raget. De son nom de baptême Ambrosy Riveiret, son patronyme est francisé en Rivier. Il est le fils aîné d'un marin maltais et de Marguerite Blancarde, fille d'un cultivateur de Ceyreste, bourg proche de La Ciotat. Mousse sur un navire ciotaden, Ambrosy est capturé dans les années 1630, à l'âge de douze ans, par des corsaires barbaresques. Vendu à Tunis à Hammouda Pacha Bey (1631-1666), second bey de la dynastie des Mouradites, il abjure sa religion et reçoit le prénom de Ragep. En 1643, il profite de l'influence de son ancien maître, devenu le premier personnage de la régence de Tunis sous domination ottomane, pour être nommé caïd de la douane des cuirs puis fermier général à Tunis, d'où il contrôle la totalité des douanes du pays. C'est sans doute peu avant qu'il retrouve son frère cadet Augustin, devenu matelot, et qu'il l'associe à ses affaires.

Les activités marchandes de Ragep couvrent une vaste zone géographique qui passe par l'Afrique du Nord, la France méridionale, la Toscane et la Grèce. Elles concernent l'exportation de produits agricoles, la participation à la course, avec vente et achat de navires, et les prêts aux captifs européens pour le rachat de leur liberté. De 1644 à 1657, les actes de la Chancellerie de France à Tunis mentionnent pour les seuls esclaves ciotadens la signature de vingt prêts par Ragep. Il donne également sept procurations à son frère et une à sa mère pour qu'ils puissent recouvrir à La Ciotat les sommes dues. Plusieurs membres de la famille participent à cette activité très lucrative aux taux d'intérêts compris entre 12 et 25 %. Durant la même période, Augustin accorde vingt et un prêts à des captifs ciotadens, tandis qu'en 1643 leur neveu, Ambroize Beaussier, est désigné par les deux frères pour recouvrir les créances d'un couple de captifs. En 1644, leur beau-frère, Barthélemy Place, accorde quatre prêts. En 1653, les ressources financières de Ragep et d'Augustin leur permettent d'obtenir la concession annuelle du comptoir à blé du cap Nègre. Elle leur rapportera 300 000 l-t de bénéfices. Quelques mois plus tard, la Régence traverse une importante crise politique qui conduit au renouvellement des personnels de l'administration. Il semble qu'à la même époque, Ragep ait eu le projet de s'installer en France. Dans ce but, il aurait remis à son frère « une grande quantité de pots à sorbets pleins de sequins et autres monnoies d'or et d'argent ».

Cette somme, cachée dans un chargement de blé, devait être confiée à leur mère, en attendant son retour. Augustin se serait acquitté fidèlement de cette mission mais Ragep meurt subitement, peut-être empoisonné, à la suite d'une intrigue liée vraisemblablement au nouveau contexte politique.

La fortune de Ragep, dans laquelle il est difficile de dégager la part qui revient à la course, semble avoir créé des tensions entre sa famille et son frère Augustin, considérablement enrichi, devenu écuyer et consul de La Ciotat. En 1663, il achète la baronnie de Roumoules (Alpes-de-Haute-Provence) à la branche ciotadenne de la famille de Grimaud pour la somme de 160 000 l-t. En 1702, son fils Jacques obtient des lettres de noblesse définitives pour 6 000 l-t et maintient la particule que son père avait ajoutée à son nom.

Magali Bérenger

☛ *Barbaresques, La Ciotat, Marseille, Tunis*

Raleigh Sir Walter
(1554-21 octobre 1618)

Walter Raleigh a endossé bien des uniformes : celui de courtisan, de colonisateur, de soldat, d'armateur, d'explorateur, d'écrivain en vers et en prose, de parlementaire, de mécène des arts et des sciences, de botaniste, de chimiste, d'historien et de chasseur. Mais la course et la piraterie occupent aussi une part importante de son existence. Il a été l'un des grands promoteurs de la course sous le règne élisabéthain, expédiant ses navires dans des entreprises isolées ou en escadres. Lui et ses capitaines ont adopté de véritables attitudes de pirates, recourant à tous les moyens détournés pour faire du butin. Sir Robert Cecil, son partenaire dans plusieurs entreprises, ne pouvait l'ignorer. Mais Raleigh, sans doute de façon chimérique a, plus que Drake ou Hawkins, été un bâtisseur d'empire. Ce sont sur ses échecs en Caroline ou en Guyane, voire sur ceux de Terre-Neuve s'agissant de son demi-frère Sir Humphry Gilbert, que sera édifié le premier empire colonial britannique au siècle suivant.

La famille Raleigh est très ancienne dans le West Country, puisque sa trace remonte au XIIIe siècle. Le père, Walter (1505-1581), appartient à la petite noblesse (gentry). En 1547, il épouse, en troisièmes noces, Katherine Champernowne, veuve d'Otho Gilbert et fille de Sir Arthur. Katherine a eu de son premier mariage trois fils, John, Humphrey et Adrian. En 1550 naît leur premier fils, Carew puis, en 1552 ou 1554, Walter (une fille semble avoir vu le jour entre les deux frères), probablement à Hayes Barton dans le Devon. À la fin des années 1560, la famille s'établit à Exeter. Walter est propriétaire de plusieurs navires engagés tout à la fois dans le commerce licite mais utilisant la piraterie lorsque l'occasion se présente, notamment en s'en prenant aux neutres. Des navires français sont concernés mais aussi des flamands, allemands, portugais, écossais et un espagnol. À la fin du règne de Mary Tudor, Walter fait office de vice-Amiral du Devon : officier de l'amirauté tout en étant régulièrement accusé de piraterie par cette institution. Sous Elizabeth, Walter (père) perd ses offices mais commande un vaisseau de guerre à Portsmouth en 1558. À la mort de leur père, Carew et Walter héritent de ses biens, recevant surtout le bénéfice des réseaux noués par lui.

Walter Raleigh, le cadet, participe aux guerres de religion aux côtés des huguenots, servant dans l'armée de Montgoméry en 1567 – lors de la deuxième guerre. Il se bat à Jarnac (13 mars 1569) et pourrait avoir été présent à Paris au moment de la Saint-Barthélemy. Rentré en Angleterre, il rejoint son demi-frère Humphrey, en 1578, pour un voyage dit de découverte. L'objectif est d'établir une base du côté de la Floride qui permette d'attaquer les Espagnols. Raleigh commande le *Falcon*, l'un des sept navires à appareiller de Plymouth. Mais l'expédition est un échec et ne va pas plus loin que l'archipel du Cap-Vert, tout comme celle de l'année suivante. À court d'argent, il obtient

une charge de capitaine et part en 1580 combattre les rebelles en Irlande. Il se serait ainsi tristement illustré à Smerwick, après la reddition de Sebastiano de San Giuseppi, lors du massacre de Dûn-an-Oir. La haine qu'il voue aux Espagnols lui sera fatale, plus tard. De retour à Londres, il se fait courtisan, devenant l'un des favoris d'Elizabeth. La reine lui accorde plus que sa confiance : il est fait chevalier, en 1585, et reçoit d'importants domaines en Irlande au point de devenir l'un des principaux propriétaires terriens du Munster, en même temps qu'il bénéficie de la concession des mines de Cornouailles et du Devon. Mais le voyage de colonisation d'Humphrey, en 1583, à Terre-Neuve, et sa mort au retour de St John's ont probablement marqué l'esprit de Walter. En se basant sur la relation écrite par Laudonnière, il conçoit et finance un voyage similaire qui aboutit à la fondation de Roanoke. Très clairement, Raleigh pense pouvoir financer cette colonie grâce au produit du pillage réalisé dans les possessions espagnoles d'Amérique. Durant plusieurs années, il tente, depuis l'Angleterre, de donner vie à ce projet avant de s'intéresser à la Guyane qui, à l'époque, n'est revendiquée par personne. En 1588, Raleigh est nommé vice-Amiral du Devon et de Cornouailles. L'un des vaisseaux qui combat contre la *Gran armada* lui appartenait avant d'être racheté par la reine : l'*Ark Royal* de 800 tx.

Il quitte la Cour en 1589 et gagne son château de Kilcolman, en Irlande. Est-il le premier à faire planter des pommes de terre alors qu'il est maire de Youghal ? La même année, il figure dans une expédition sur les côtes lusitaniennes destinée à encourager une révolte contre le roi d'Espagne.

De nouveau influent à la Cour, Raleigh reçoit le domaine de Shelborne en 1592. Mais la reine lui interdit encore d'embarquer dans une entreprise montée avec Sir John Burgh pour les Indes occidentales où il est question de s'emparer de la flotte de l'or espagnole ou de franchir l'isthme de Panama. C'est Frobisher qui le remplace pour une mission au large des côtes ibériques. À la suite de son mariage secret avec Elizabeth (Bess) Throckmorton, dame d'honneur de la reine, Raleigh est emprisonné à la Tour de Londres. Pendant ce temps, Burgh s'empare de la *Madre de Dios*, carraque portugaise de retour des Indes orientales (août 1592). Le *Rœbuck* de 300 tx qu'il monte appartient à Raleigh. Le partage du butin, particulièrement injuste, lui permet néanmoins de recouvrer sa liberté. Peu après, il siège au Parlement mais surtout, il prépare, avec un syndicat de marchands londoniens, l'envoi en Guyane de quatre navires (où embarquent 300 hommes) dont le *Rœbuck* (sous les ordres du capitaine Jacob Whiddon). Lord Charles Howard, Lord Admiral y place son *Lion's Whelp,* commandé par George Gifford. Sir Robert Cecil, secrétaire de la reine apporte également sa contribution, de même que William Sanderson, marchand de la *City* qui a épousé la nièce de Raleigh. Une seconde force, commandée par des *gentlemen* corsaires du *West Country*, Amyas Preston et George Somers, se compose de cinq navires. Elle opère de prime abord, ravageant plusieurs places de Terre-Ferme afin de laisser le champ libre à Raleigh. Ce dernier finit par gagner Trinidad en mars, établissant des liens amicaux avec les Indiens. Pour sécuriser sa base et impressionner ces derniers, il s'empare de l'établissement espagnol de San José et fait massacrer les Espagnols capturés. Le 17 mai 1595, il aborde le delta de l'Orénoque avec une centaine d'hommes. Cette expédition est un échec. Les Anglais reviennent à Trinidad après quatre semaines passées à chercher vainement la fabuleuse cité. Les forces restantes sont utilisées pour attaquer Cumana où elles sont lourdement repoussées. Le pillage du Rio de la Hache et de Santa Marta n'offre qu'une maigre consolation. En septembre, Raleigh touche l'Angleterre et se retire dans le Dorset où il a un fils, en 1594. L'inaction lui pèse et il veut retrouver les faveurs de la reine. Il expédie l'aventurier Lawrence Kemys avec deux navires en 1596, puis Leonard Berry sur une pinasse l'année suivante. Les résultats ne sont pas encourageants ; sa relation de voyage

The Discoverie of the Large, Rich, and Bewtiful Empyre of Guiana, publiée en 1596, ne convainc ni la reine ni le public.

L'affaire de Cadix, où il commande le *Warspite* (600 tx, 300 hommes et 29 canons) le détourne de ses projets. La flotte appareille de Plymouth le 1er juin 1596 et l'attaque a lieu trois semaines plus tard. Raleigh est blessé durant l'engagement. Les pertes espagnoles sont estimées à 20 millions de ducats, deux galions de 1 200 tx ont été capturés, le reste (treize vaisseaux de guerre et des galions destinés à l'Amérique) a été incendié. La ville de Cadix est détruite tout comme, au retour, celle de Faro. La réaction espagnole ne se fait pas attendre, une flotte est armée au Ferrol. Le comte d'Essex prend le commandement d'une nouvelle escadre où Raleigh, toujours sur le *Warspite*, est contre-Amiral. Les vaisseaux de guerre prennent la route des Açores où Raleigh, sans attendre bien longtemps Essex, prend le contrôle de l'île de Fayal, ce que ne lui pardonnera pas le favori en titre de la reine. Plusieurs îles sont pillées, une caraque portugaise est saisie. Raleigh commande encore l'*Ark Royal* en 1600, dans la flotte armée précipitamment pour empêcher une descente espagnole sur les côtes anglaises ou irlandaises. Il est ensuite nommé gouverneur de Jersey. Il perd tout crédit à l'avènement de Jacques Ier mais gagne en popularité auprès de l'opinion publique.

Dépouillé de ses domaines et de ses privilèges, il est faussement accusé d'avoir pris part à un complot contre le Roi au profit d'Arabella Stuart. Sa condamnation à mort est commuée en emprisonnement. Il est incarcéré de 1604 à 1616. Libéré en mars 1616 – liberté très surveillée car il n'a pu obtenir le pardon du Roi –, il entreprend une ultime expédition en Guyane. Il fait bâtir le *Destiny*, s'abouchant avec Peter Van Lore, peut-être pour trouver un appui auprès de navires hollandais ou pour louer les services de mercenaires présents dans l'armée du prince de Nassau. Le coût de l'expédition s'élèverait à 30 000 £, l'État entrant pour une part minime dans le financement. Raleigh s'engage auprès de Jacques Ier à ne pas recourir à la piraterie et reçoit en conséquence une commission le 26 août 1616. En avril 1617, l'escadre qui appareille de la Tamise comprend le *Destiny* (440 tx, 36 canons et 200 hommes) commandé par Robert Burwick, le *Jason* (240 tx, 25 canons et 80 hommes, capitaine John Pennington), le J*ohn and Francis* (150 tx, 20 canons et 76 hommes, capitaine William St Leger), le *Flying Joan* (120 tx, 14 canons et 25 hommes, capitaine John Crudleigh), le *Husband* ou *Southampton* (80 tx, 6 canons et 27 hommes, capitaine John Bailey) et la pinasse le *Page*. L'*Encounter* (160 tx et 17 canons) la rejoint, commandé par Edward Hastings. À Plymouth, les quatre navires de Sir John Ferne, en délicatesse avec l'*EIC* et qui a dû fuir la France, se rallient à l'escadre portant le nombre d'hommes à un peu plus de 1 000. Depuis les bouches de l'Orénoque, Raleigh envoie en avant son lieutenant Kemys avec un corps expéditionnaire. Mais le gouverneur de Trinidad, Antonio de Berrio, a fortifié la position de Santo Thomé. S'ensuit un combat bien plus rude que ce qu'avait présumé Raleigh, et si l'issue est en faveur des Anglais, les pertes sont nombreuses. Raleigh perd son propre fils dans la bataille. Kemys, qui ne trouve pas plus qu'auparavant les précieuses mines, se suicide. Moins d'un mois après son arrivée, Raleigh retourne en Angleterre. À la lumière des événements, Diego Sarmiento de Acuña comte de Gondomar, ambassadeur de Madrid, n'a aucun mal à obtenir la tête de Raleigh, en révélant la commission française que le condamné aurait reçue de Montmorency. Raleigh meurt le 29 octobre 1618, sa tête étant « offerte » à Bess qui la conserve jusqu'à sa mort. Contre toute attente, il entre dans la légende pour devenir un héros pour les whigs opposés aux Stuart et un bâtisseur d'empire pour les tenants de la politique impérialiste de l'Angleterre.

Philippe Hrodej

☛ Burgh, *Cadix*, Drake, Frobisher, Hawkins, Laudonnière, *Lisbonne*, *Londres*, Middleton, Montgoméry, *Munster*, *Roanoke*, Seckford, Somers, *South West Country*

RAUDOT ANTOINE-DENIS (1679-1737), **RAUDOT JACQUES PÈRE** (?-1728)

Les Raudot, originaires d'Arnay-le-Duc, en Bourgogne, n'étaient guère tournés vers l'activité maritime et coloniale avant le XVIII[e] siècle. Jean Raudot, secrétaire du Roi à partir du 1[er] mai 1640, entre dans les circuits de la ferme générale en épousant Marguerite Talon en 1641, fille du receveur général des monnaies Omer Talon. Par le biais des finances, cette famille fait alors partie de la noblesse de robe, pénètre dans l'armée et s'allie avec l'ancienne noblesse. Antoine-Denis est le fils de Jacques Raudot, conseiller à la Cour des aides de Paris, et de Françoise Gioux, fille d'un procureur au parlement. Après avoir reçu une formation juridique, il achète, en 1702, un office de commissaire de la marine et des galères. En 1705, à 26 ans, il est promu intendant de la Nouvelle-France. Situation unique, il partage cette fonction avec son père Jacques âgé de 66 ans, de 1705 à 1710 et s'affirme comme un observateur remarquable de la colonie canadienne et un excellent théoricien en matière d'économie et de finances.

Le père et le fils Raudot arrivent à Québec le 7 décembre 1705, alors que la situation économique de la colonie est très critique : la fourrure, seul véritable produit d'exportation, a été collectée en grande quantité et ne trouve plus preneur sur un marché européen saturé. De plus, en pleine guerre de Succession d'Espagne, la Nouvelle-France est menacée par le concurrent anglais sur le front atlantique, en Acadie, à Terre-Neuve et sur celui du Nord, à la baie d'Hudson. Les intendants se mettent rapidement à l'œuvre. Le père entreprend, sans grand succès, de remanier le régime seigneurial, l'administration et même le clergé, signe un nombre d'ordonnances nettement supérieur à celui que pouvaient édicter les autres intendants et veille à l'application de ses instructions avec une grande intransigeance et un certain despotisme. Autoritaire et colérique, il entre en conflit ouvert avec le gouverneur général Vaudreuil, qu'il dénigre systématiquement auprès du Ministre, ce qui oblige Pontchartrain à un rappel à la modération. De retour en France en 1711, Jacques Raudot devient l'un des directeurs du commerce maritime et, en 1722, est promu conseiller honoraire à la Cour des aides, cumulant cette fonction avec le titre prestigieux de conseiller de la Marine, jusqu'à sa mort en 1728. Sa fortune est donc assurée, bien qu'il ait à justifier le bien-fondé des acquis accumulés durant son intendance à Québec.

Antoine-Denis, plus discret, œuvre dans l'ombre de son père mais son action s'inscrit dans le long terme. Les mémoires qu'il présente au ministre de la Marine témoignent d'un jugement sûr, d'une vision de l'ensemble de la colonie lui permettant d'élaborer une politique de développement. Il s'efforce d'étudier chaque institution coloniale en fonction des services qu'elle peut rendre, pourchassant tout ce qui peut nuire à la croissance de la colonie. Comme son père, il poursuit les contrevenants à la loi ou à l'abus de pouvoir. Mais ce qui caractérise la réflexion d'Antoine-Denis Raudot, ce sont ses théories économiques. Il estime que la puissance d'une nation est le produit direct d'un commerce extérieur excédentaire. Appliquée à la Nouvelle-France, cette idée est confrontée au marasme issu du commerce des pelleteries, production unique exportée principalement vers la France. *A contrario*, Raudot fait valoir l'importance de la diversification de l'activité coloniale : multiplication des denrées nécessaires à la subsistance des habitants, comme le bois, la pêche et les produits de l'agriculture, dont les surplus pourraient être exportés. De plus, leur transformation sur place pourrait justifier l'édification de chantiers navals pour la mise à eau de petits bateaux de 30 à 80 tx, d'un port suffisant au cabotage sur les côtes américaines. En conséquence, le marché existant entre la France et les Antilles devrait être complété par d'autres points de vente à proximité du Canada, notamment dans les colonies anglaises, espagnoles et hollandaises. Le programme de l'intendant Raudot contrevient délibérément au protectionnisme colonial affirmé jusque-là, voulant que la

colonie n'existe que pour répondre aux besoins de sa métropole, aussi bien pour la fourniture de biens que pour la consommation de produits métropolitains. D'où l'interdiction d'un éventuel commerce intercolonial. Pourtant, entre la Nouvelle-France et la Nouvelle-Angleterre, les échanges commerciaux sont pratiqués couramment, surtout via les Acadiens qui sont, évidemment, accusés de se livrer au commerce interlope. Ces derniers arrivent à récupérer des produits indispensables, qu'ils s'approprient principalement par la pratique de la course en période de guerre mais aussi par les contacts d'un étroit voisinage.

Ce commerce illégal entre Acadiens et Bostonnais inspire à l'intendant l'idée d'utiliser au mieux la situation stratégique de l'île du Cap-Breton – Nouvelle-Écosse, Canada – pour en faire un entrepôt de produits canadiens et français destinés à une redistribution dans toute l'Amérique. Comme port de ravitaillement et base d'opérations pour les navires corsaires, le Cap-Breton pourrait servir à la France d'avant-poste défensif pour la vallée du Saint-Laurent. De plus, en cas de guerre, les corsaires français affaibliraient considérablement la marine anglaise dans l'Atlantique. Raudot n'envisage pas moins que la ruine du commerce entre Boston, Saint-Jean de Terre-Neuve et les Grands Bancs, malgré l'intervention possible d'une escadre anglaise. De plus, Raudot projette de prendre Boston qui n'est pas fortifiée du côté de la terre, comptant sur 2 à 3000 Canadiens et Indiens plus habitués aux attaques terrestres que les Anglais. L'intendant estime que l'établissement du Cap-Breton coûterait par année au Roi 103000 l-t. Malgré les réticences du ministère de la Marine au projet du Cap-Breton, Raudot travaille activement, de 1705 à 1710, à générer des conditions favorables à sa réalisation : il appuie les mesures de son père pour améliorer l'agriculture dans les seigneuries, promouvoir l'artisanat, l'industrie et envisage même la création d'une Bourse à Québec. Il encourage la construction navale, notamment d'un bâtiment de 80 tx, la *Notre-Dame-de-Victoire*, avec le financement de marchands de Québec, dont Denis Riverin. Le navire part en course vers les colonies anglaises en 1706, commandé par Beaubassin, mais ne fait aucune prise. Pour faciliter l'opération, Antoine-Denis Raudot avoue au ministre Pontchartrain : « J'y ai été mesme obligé de m'intéresser dans cet armement sans quoy il n'aurait pu réussir ». Le projet du Cap-Breton devrait permettre d'augmenter le commerce extérieur de la France au détriment de ses rivaux européens. Même la traite des fourrures rentre en faveur et bénéficie de nouveaux congés vers « les pays d'en-haut », afin de financer les projets.

Rappelé en France pour remplacer François de Beauharnois comme intendant des classes, Antoine-Denis Raudot continue d'insister sur la nécessité, pour la France, de renforcer sa présence sur la côte nord-américaine. Il lui faudra attendre la fin de la guerre de Succession d'Espagne et le traité d'Utrecht, pour assister à la réalisation de son plan. En effet, après la perte de ses territoires à Terre-Neuve, à la baie d'Hudson et en Acadie, la cour de France décide de raffermir ses positions sur les îles de l'Atlantique qui lui restent. À partir de 1715, la ville-forteresse de Louisbourg commence à émerger du littoral rocheux de la baie de Gabarus. Jusqu'en 1758, l'île Royale (Cap-Breton) s'impose comme principale place forte de la Nouvelle-France et plateforme commerciale entre la vallée du Saint-Laurent, la France, les colonies anglaises et antillaises.

Le domaine de l'administration maritime se confirme comme territoire privilégié de la carrière d'Antoine-Denis Raudot. En 1711, il occupe la fonction de garde-côtes des Invalides et des Colonies et conseiller aux affaires coloniales ; en 1713, il est premier commis de la Maison du Roi. À partir de 1717, étant l'un des directeurs de la Compagnie des Indes, il s'intéresse principalement à la Louisiane et correspond avec les géographes en vue d'ouvrir une route vers l'ouest de l'Amérique. En 1728, comme successeur de son père au poste de conseiller de la Marine, il s'efforce de développer les pêcheries

françaises en Atlantique. Demeuré célibataire, il vit dans une confortable aisance. Ses biens sont évalués, à sa mort, à environ 300000 l-t. Collectionneur de spécimens d'histoire naturelle, passionné de sciences, propriétaire d'une bibliothèque de plus de 2000 livres, auteur d'ouvrages ethnologiques et économiques, Antoine-Denis Raudot s'impose comme un grand lettré et théoricien de l'économie politique. Inspirateur de la politique coloniale de Louis XIV et de Pontchartrain, son programme de fortification de l'île Royale contribue largement au maintien de la Nouvelle-France pendant plus d'un demi-siècle.

Raymonde Litalien

☛ *BOSTON,* LENEUF DE LA VALLIÈRE DE BEAUBASSIN, *LOUISBOURG,* PONTCHARTRAIN

RAULE BENJAMIN (Février 1632, Flessingue-1707)

Benjamin Raule est né en 1632 et non en 1628, comme l'affirment par exemple les auteurs du *Dictionnaire biographique néerlandais*. En effet, Gérard Raven rapporte que dans une lettre écrite en 1703 au prince de Prussie, Benjamin Raule se déclare âgé de 71 ans, ce qui donnerait comme année de naissance 1632. Il est fils de Benjamin et de Maria Le Sage, veuve d'Hendrik Jansen. La famille Raule aurait quitté Dunkerque pour des raisons religieuses. Selon Patrick Puy-Denis, il s'agirait d'une famille de corsaires huguenots mais l'absence de document ne permet pas de corroborer cette afffirmation. L'origine dunkerquoise est évoquée par l'historien Nagtglas qui se base sur le patronyme courant à Dunkerque et dans les environs – Raulé, Raulet, Roule, Roulé ou Rousselaere – à moins qu'il ne s'agisse de la ville de Roulers ou Roeselaere, en Belgique actuelle. Les Raule s'installent à Veere, puis à Flessingue, où Benjamin se marie, en 1658, avec Apollonia van den Brande. En dehors des relations familiales que lui procure cette alliance, la dot apportée par l'épouse est de 6600 fl. sans compter des terres, ce qui n'est pas négligeable. Ils auront une fille qui mourra célibataire à Berlin en 1686. On ne connaît pas grand-chose sur la jeunesse de Raule. Si des chansons populaires laissent penser qu'il aurait navigué tôt, on ne peut que constater une certaine promotion sociale. En effet, Benjamin Raule quitte Flessingue pour Middlebourg aux alentours de 1667, en devient bourgeois, et est nommé régulièrement au Conseil ou comme trésorier de la ville entre 1667 et 1674. Les quelques livres de commerce qui subsistent montrent que c'est un marchand qui trafique avec la France (Bordeaux), les Antilles (Martinique et Guadeloupe), la péninsule Ibérique (Lisbonne) et Hambourg et qui participe également à la pêche à la baleine.

Benjamin Raule a plusieurs frères et sœurs dont Maria Raule qui épouse en 1653 Cornelis Evertsen le Jeune (1628-1679), fils de Johan Evertsen, officier général de la marine néerlandaise. Après le décès de celle-ci à Flessingue, en mars 1665, Cornelis se remarie avec Agnès Le Sage dont il aura plusieurs enfants. On sait par ailleurs que Benjamin n'est pas le seul membre de sa famille à faire des affaires avec la France. Dans un courrier adressé en 1690 par Seignelay au sénéchal de Nantes, on apprend que son frère Jacob est emprisonné au château de cette ville, après avoir été capturé sur un navire brandebourgeois, à la suite de lettres de change non acquittées depuis quinze ans pour un montant d'environ 20000 l-t; la liberté lui sera rendue contre le remboursement de sa dette. Jacob avait déjà effectué un séjour en prison en Zélande, mais cette fois pour les dettes de son frère. On trouve également un Jan Raule qui agit comme consul en France, sans doute à La Rochelle. Il est fort possible d'ailleurs que ce soit le même personnage qui investit sous Colbert dans la Compagnie du Nord; toutefois, dans les livres de commerce, Benjamin Raule désigne Jan comme son cousin.

Les fortes relations économiques et commerciales de Benjamin Raule avec la France sont interrompues par la guerre en 1672. Il réoriente alors son activité dans la guerre de course. C'est

l'un des rares armateurs zélandais – douze en tout lui compris – à avoir armé au cours des deuxième et troisième guerres anglo-hollandaises. Concernant la guerre de 1665-1667, il arme quatre navires dont sans doute le *Nassau* de Flessingue. Ce dernier ramène, au cours de l'hiver et du printemps 1667, plusieurs prises à La Rochelle dont le *Bourgeois* de Londres et le *Bourgeois* de « Germouth » dont on a connaissance par l'existence, dans les archives de l'amirauté de cette ville, d'une requête faite par Jan Raule. Au cours des années 1672-1673, Benjamin Raule est propriétaire d'au moins vingt navires dont deux frégates, quatre snauws ; pour seize d'entre eux, nous savons qu'il détient plus de 50 % des parts. Benjamin Raule en possède aussi dans d'autres armements corsaires dont certains ont la particularité d'avoir parfois des commissions étrangères. Ainsi, le *Noordtse Leeuw* détient une commission en course danoise ; le *St Pieter* et le *St Jan* ont des commissions ostendaises ; tandis que le *Sloup* ne possède aucune commission. Parmi les partenaires au sein de ces armements, on compte le frère de Benjamin, Jacob, le marchand de vin de Rotterdam, William Pedy ou les Amstellodamois Pieter van Rijn et Bartolomeus Reael. Il y a aussi deux femmes, Maria Catharina Bartolotti, veuve de Jan Thibaut, et sa belle-sœur Élisabeth Thibaut. L'historien de la marine hollandaise du XIXe siècle, De Jonge, cite au moins une fois les activités corsaires de Raule, indiquant que les capitaines Benjamin Raule et Laurens Willemsen Verpoorte auraient fait plus d'une trentaine de prises amenées dans la province de Biscaye et estimées à plus de 10 tonnes d'or.

Malgré ces succès, la situation financière de Benjamin Raule reste difficile. Ses investissements nécessitent toujours plus d'argent, l'obligeant à emprunter auprès d'autres marchands ou manieurs d'argent. À la fin de l'année 1674, seuls les Lestevanons lui restent fidèles mais ils augmentent leurs intérêts. Benjamin Raule, qui leur doit alors près de 130 000 fl., va profiter des évolutions militaires et diplomatiques. En cette fin d'année 1674, la France est en guerre contre les Provinces-Unies mais aussi contre l'empereur d'Allemagne, auquel s'ajoutera plus tard l'Espagne. Seule la Suède reste son alliée, nation avec laquelle un traité a été signé en avril 1672. La Suède attaquant le Grand-duché de Brandebourg, Benjamin Raule voit dans cet acte un moyen de renflouer ses caisses. Il demande, à travers le représentant brandebourgeois à La Haye, des lettres de course qui n'arrivent qu'en février 1675. Benjamin Raule promet d'armer avec d'autres négociants zélandais une dizaine de frégates portant le drapeau de ce prince contre les navires suédois et français. En contrepartie, il demande au prince une protection contre d'éventuelles poursuites de la part des États Généraux ainsi qu'une fraction du butin. Sans attendre ces commissions, il envoie plusieurs navires – entre trois et six selon les sources – qui capturent, en moins d'un mois, 21 navires suédois dont plusieurs sont ramenés dans un port néerlandais. Cependant, les États Généraux ordonnent la libération de quatre de ces navires car plusieurs navires de nationalité néerlandaise ou appartenant à des marchands néerlandais naviguaient sous pavillon suédois. Benjamin Raule est obligé de partir en laissant ses affaires et sa famille. Il est sauvé par un second contrat, signé par le Grand Duc, selon lequel il peut armer à ses propres risques mais empocher l'intégralité du butin à la condition de ne plus ramener de prises aux Pays-Bas. Comme les États Généraux prennent à la même époque une ordonnance interdisant à tous les concitoyens de servir ou de prendre une commission de prise d'une autre puissance, il se trouve accusé de piraterie. Le 31 mai 1675, Benjamin Raule est déclaré en faillite. Il ne revient qu'une seule fois à Middlebourg, au cours de l'été 1675, pour découvrir un mandat d'arrêt formulé à son encontre par la *VOC* qui lui réclame 40 000 fl. pour des marchandises qu'il a achetées à la compagnie sans les régler. Au cours du printemps 1676, il s'installe définitivement au Brandebourg avec sa famille, des amis et plusieurs capitaines et marins. En février

1676 il est nommé *Rat und Schiffsdirector*, en août 1677 *Ober Director unserer Seesachen*, puis en février 1681 *General Director der Marine* avec un salaire mensuel de 400 thalers. Homme de la situation, il négocie les marchandises, œuvrant pour l'essor de la marine de Prusse, soutenu en cela par le Prince. Jean-Baptiste Tavernier qui le croise à l'époque évoque « un bomme aussi actif qu'habile, doué à la fois d'une intelligence peu commune et d'une indomptable énergie ». Il arme alors quatre, puis cinq, et finalement six navires de guerre ainsi que plusieurs unités plus faibles. Son frère Jacob dirige cette escadre mais comme il est prisonnier des Hollandais, c'est Benjamin qui semble assurer le commandement. Raule et le prince du Brandebourg passent en réalité des contrats de location selon lesquels Raule est chargé de fournir des navires avec équipements. Cette flottille ne réalise pas seulement des actions en course, mais participe aussi à des combats navals avec les Danois et les Hollandais sous le commandement des amiraux Juel et Tromp, contre les Suédois, en 1677, ainsi qu'à la prise des ports de Stralsund et de Stettin et à la prise de l'île de Rügen, en 1678. Après la paix de Saint-Germain de 1679, qui prévoit la restitution des ports de Stettin et de Stralsund à la Suède, la flotte est dirigée contre l'Espagne qui n'avait pas honoré les subventions qu'elle s'était engagée à verser au Brandebourg. Six navires, portant 165 canons et 699 hommes sous Cornelis Claes van Beveren, lieutenant de Raule, sont envoyés en croisière à l'entrée du Pas-de-Calais afin de surprendre la flotte des Indes orientales partant d'Ostende pour Cadix. Van Beveren capture, le 18 septembre 1680, un navire espagnol, le *Charles II*, vendu à Pillau. Cornelis Reers de Flessingue le remplace devant Dunkerque guettant l'arrivée du nouveau gouverneur des Pays-Bas, le duc de Parme. L'Espagne proteste tout comme la Suède, alors que les Provinces-Unies et l'Angleterre se chargent avec leurs vaisseaux de protéger le duc de Parme. Reers va croiser alors dans le golfe du Mexique où il y arrive, selon Henry Morgan, à la fin du mois de décembre 1680. En quatre mois, selon l'ambassadeur de Suède à Copenhague dans une lettre adressée à son souverain en 1685, il ne capture que deux petits bâtiments.

D'autres bâtiments sont entre-temps armés et au cours de l'été, une flottille de six navires environ croise devant Cadix où elle est défaite par les Espagnols, mais réussit néanmoins à s'en retourner à la fin 1681 à Pillau. En 1682, une autre flotte est armée pour la Méditerranée où elle ne capture qu'une galère turque chargée d'huile. Devant ce maigre résultat, le Prince décide de cesser ces opérations et de privilégier l'action coloniale. Les ports de Pillau et d'Emden jouent un rôle crucial dans la construction de la marine militaire mais aussi de la marine commerciale pour les entreprises coloniales dont Benjamin Raule est à cette date l'un des acteurs principaux. Ainsi, dès son arrivée à Berlin, il propose, en 1676, de former des compagnies de commerce à destination de l'Islande mais surtout des Indes, de l'Amérique et de l'Afrique. Il obtient l'autorisation du prince de Brandebourg d'envoyer des navires sous son drapeau vers cette dernière destination. Les deux premiers navires partent en août 1680, avec des patrons et une grande partie des équipages constitués de Zélandais ! Les Hollandais, qui voient d'un mauvais œil cette présence, interdisent à leurs compatriotes de servir le Brandebourg et s'emparent d'un des deux navires de cette expédition, les *Armes de Brandebourg*, en janvier 1681. Raule perd 150 000 fl., ce qui ne l'empêche pas d'armer à nouveau deux navires, cette fois-ci avec deux autres compatriotes, Gillis Roijaart, de Flessingue, et Jan Pedy, de Rotterdam. Un accord est signé avec des chefs africains, le 16 mai 1681 à Tres Puntas (Ghana), reconnaissant la suzeraineté du prince de Brandebourg, suivi de la fondation de ce qui s'appellera Grand-Frederiksborg. Le 17 mars 1682, Benjamin Raule fonde une compagnie de commerce brandebourgeoise, la *Kurfürstliche Brandenburgisch-Africanische Compagnie* (*BAC*) avec Königsberg comme siège social, transféré à Emden en 1684. Parmi les actionnaires de cette compagnie se trouvent de nombreux Néerlandais qui

contournent ainsi le monopole de la *WIC*. Entre 1684 et 1687, cette compagnie fait l'acquisition d'autres installations sur la côte africaine dont l'île d'Arguin.

Raule arme à Hambourg deux frégates car Emden n'appartient pas au prince de Brandebourg qui possède toutefois la forteresse de Gretsyl, prise en 1682. Il signe un traité, le 5 septembre 1684, avec Emden pour l'installation d'une garnison brandebourgeoise ainsi que de navires de la compagnie. En même temps, un conseil d'amirauté est établi à Berlin et le Prince devient propriétaire de tous les navires de guerre alors qu'il n'en possédait jusque-là qu'un en son nom propre : le navire pris sur les Espagnols. Il en obtient neuf autres de la part de Raule soit dix vaisseaux et 240 canons ; de plus Raule s'engage à lui fournir dix-sept navires et 158 canons.

La *BAC* qui cherche par ailleurs une installation dans les Amériques négocie avec la France. Il est ainsi proposé de fournir au roi Louis XIV plusieurs navires à condition que celui-ci autorise la vente d'esclaves provenant de navires brandebourgeois. Les propositions portent sur au moins une frégate de 54 canons pour 30 000 écus et des senaus ou jagts, bons pour la caprerie, de 6 pièces et 3 000 écus chacun. Aucune suite n'est donnée mais la *BAC* a plus de succès avec le Danemark car après de longues négociations, elle obtient, en 1685, l'autorisation de s'installer sur l'île de Saint-Thomas dans les Antilles. À partir de cette île, Benjamin Raule et consorts fournissent des esclaves à destination, par exemple, de Curaçao. Tout change à la mort de son protecteur en mai 1688. La vieille opposition hollandaise et la découverte de pertes et de fraudes dans la Compagnie des Indes provoquent en 1698 son arrestation et son internement à Spandau durant quatre ans. Raule vit ensuite trois ans à Emden sur un navire puis s'installe à Hambourg et continue à œuvrer dans la société jusqu'à sa mort. La compagnie des Indes brandebourgeoise connaît des difficultés financières qui amènent le roi de Prusse, peu intéressé à ces établissements et sa marine, à vendre en 1717 Grosse Friedrichsburg à la *WIC* pour 6 ou 7 000 d, tandis que l'île d'Arguin est reprise par les Français. Les navires qui se trouvent à Emden sans avoir navigué depuis seize ans sont démolis et vendus.

Roberto Barazzutti

☛ *Bordeaux, Cadix, Dunkerque,* Evertsen, *Guadeloupe, La Rochelle, Middlebourg, Flessingue,* Morgan, *Nantes, Ostende, Rügen,* Seignelay, Tromp, *WIC*

Raveneau de Lussan
(v. 1664-ap. 1689)

Raveneau de Lussan est surtout connu comme l'auteur du *Journal du voyage fait à la mer du Sud, avec les flibustiers de l'Amérique depuis le 22 novembre 1684 jusqu'en janvier 1688,* dont le manuscrit est conservé aux Archives Nationales, ce qui en fait un des témoignages les plus précieux pour connaître l'histoire de la flibuste. La plupart des informations à son sujet vienne de ce journal qui est édité pour la première fois en 1689. Il prétend alors être âgé de 25 ans et appartenir à une famille noble. Dans le *Grand Armorial de France*, on trouve en effet un Raveneau de Lussan, notaire royal à Paris, qui pourrait bien être son père. À l'âge de 13 ans, il participe au siège de Condé comme page ou comme valet d'un officier, puis entre comme cadet dans le régiment de la Marine dont il est probablement chassé pour dette de jeu. On le retrouve ensuite au siège de Saint-Guillain dans le Hainaut aux côtés du comte d'Avegean. Avec la fin de la guerre de Hollande, il se retrouve sans emploi. Comme beaucoup d'anciens soldats, il contracte avec la compagnie des Indes occidentales un contrat d'engagé à trois ans pour Saint-Domingue. Il embarque à Dieppe le 5 mars 1679. À l'issue de ces trois ans, il cherche à s'enrichir, la solution la plus rapide étant de devenir corsaire. La déclaration de guerre de l'Espagne à la France, le 26 octobre 1682, relance les hostilités sur mer et la guerre de course notamment aux Antilles. Raveneau obtient alors la protection du gouverneur de

la Tortue, Franquesnay, qui remplace Jacques Nepveu de Pouancey. Franquesnay est habilité à délivrer des commissions en course et présente Raveneau au célèbre Laurent de Graffe qui le prend à son bord. Raveneau commence donc son aventure maritime comme corsaire mais il quitte de Graffe lorsque ce dernier rentre à Saint-Domingue pour faire renouveler sa commission.

Il choisit de s'associer avec 1 100 flibustiers hollandais, anglais et français pour piller le golfe de Panama. Le retour à la paix n'a pas encore été signé entre la France et l'Espagne et Raveneau, comme les 330 Français du groupe, peut se prétendre corsaire alors que les flibustiers hollandais et anglais sont des pirates au regard de la loi internationale. Tous décident de partir pour la « mer du Sud », c'est-à-dire le Pacifique, et se divisent en deux groupes. L'un emprunte le détroit de Magellan avant de remonter vers Panama, l'autre utilise la voie terrestre. Parti de Saint-Domingue le 22 novembre 1684, Raveneau et un groupe de Français mouillent à Curaçao le 19 janvier 1685, puis devant le cap de la Hacha après avoir rejoint deux autres capitaines français Michel (ou Andresson) et Rose. Raveneau et son groupe débarquent et choisissent de franchir l'isthme de Panama en suivant un itinéraire proche, semble-t-il, de celui de Coxon en 1681 et 1682, grâce à l'aide des Indiens Kunas. Le groupe de Raveneau de Lussan arrive au Pacifique et rejoint le premier groupe le 12 avril 1685. Au total, 330 Français ont franchi l'isthme du Darien et font leur jonction avec les flibustiers passés par le détroit de Magellan. En application des conventions signées à Saint-Domingue, les Français reçoivent une des prises faites par le capitaine flamand David. Les aventures de Raveneau redeviennent maritimes. Alors que la traversée de l'isthme et le passage du détroit sont des exploits, l'expédition échoue à s'emparer du convoi qui amène à Panama l'argent du Potosi. Les aventuriers se dispersent à la recherche de nourriture et de richesses. Il faut lire le récit de Raveneau et l'errance de ces flibustiers impossible à résumer ici. Le groupe des Français transforme l'île de San Juan de Coiba en base navale, les uns construisant des canots, les autres allant à la côte tenter de trouver du ravitaillement dans les villes côtières affrontant les Espagnols qui pratiquent la politique de la terre brûlée. Finalement, la prise de Guayaquil, en juin 1687, permet aux aventuriers de faire fortune. La part de Raveneau atteindrait les 30 000 pièces de huit qu'il réussit à convertir en perles, en émeraudes et en or. Le retour à Saint-Domingue est épique. Raveneau, qui ne peut plus être considéré comme un corsaire depuis la paix entre la France et l'Espagne, est cependant sauvé par le retour de la guerre en Europe – guerre de la Ligue d'Augsbourg – mais surtout par son journal que le gouverneur de Cussy lui suggère de présenter au Ministre Seignelay. Dans le manuscrit des Archives Nationales, Raveneau fait allusion à un plan d'attaque des possessions espagnoles du Pacifique et apporte des indications précieuses pour naviguer dans une mer inconnue des Français. Seignelay obtient la grâce de Raveneau dont le journal, en version expurgée, est publié en 1689. Fortune faite, il reste à Paris, semble-t-il, et ne fait plus parler de lui. On ignore ce qu'il devient. Comme Exquemelin, il symbolise ces aventuriers qui recherchent l'enrichissement et l'ayant trouvé se fondent dans la société civile. Ni drapeau noir, ni « société à l'envers » chez ces deux flibustiers.

Patrick Villiers

☛ ANDRESSON, COXON, EXQUEMELIN, FLIBUSTIERS, GRAFFE, *LA TORTUE*, NEPVEU DE POUANCEY, *SAN JUAN DE COIBA*, SEIGNELAY, TARIN DE CUSSY

READ MARY (1695-1721)

Née en Angleterre, sa mère avait épousé un marin du nom de Read. Parti en mer, le père ne revint jamais. Tombée à nouveau enceinte, la mère préfère s'éloigner de Londres durant quatre années pour cacher sa grossesse. Son fils étant décédé, elle lui substitue sa fille, lui donnant l'apparence d'un garçon. À la suite de

quoi, elle regagne la capitale où elle bénéficie de l'assistance financière de sa belle-mère. On ne sait ce qu'elle devient par la suite. Mary est envoyée comme domestique (*groom*) chez une dame française. Elle goûte peu ce métier, et s'embarque sur un vaisseau de guerre, déserte avant de s'enrôler dans un régiment d'infanterie puis de cavalerie hollandais. Elle traverse ainsi la seconde partie de la guerre de Succession d'Espagne, combattant avec bravoure au cours de plusieurs engagements. Tombée éperdument amoureuse d'un soldat de son régiment, elle lui dévoile son véritable sexe et l'épouse. Le couple devient propriétaire d'une auberge, le *Three Horseshoes*, près de Bréda. Mais le mari décède peu après, obligeant Mary à reprendre ses vêtements masculins et chercher fortune ailleurs. Après un bref retour dans l'armée, sans perspective de carrière après Utrecht, la jeune femme décide de tenter sa chance en Amérique. Le navire hollandais qui la mène aux Antilles est capturé par des pirates. D'aucuns disent que c'est Rackam en personne qui capture l'*indiaman*, mais il est possible que ce soit aussi Charles Vane. Mary se retrouve en tout cas à Nassau. Seule à parler l'anglais, elle accepte de suivre les forbans qui entendent bénéficier de l'amnistie générale. On la retrouve sur le sloop subtilisé par Rackam le 22 août 1720. La situation devient difficile lorsqu'un membre de l'équipage lui dévoile ses sentiments et que Mary doit avouer qu'elle est travestie. À la suite de la capture d'un équipage anglais, Mary se prend de passion pour un des marins, allant jusqu'à provoquer en duel et tuer un pirate qui s'en prend à lui. Cette femme, passionnée, rude, qui a l'injure facile, sera la seule avec Ann Bonny, à combattre jusqu'au bout avec rage les hommes de Jonathan Barnet. Lors de son procès, condamnée à mort, elle déclare être enceinte et demande à ce que la peine capitale ne lui soit appliquée qu'après la naissance de son enfant. Elle meurt quelques mois plus tard dans sa prison.

Philippe Hrodej

☛ BONNY, *LONDRES,* RACKAM, VANE

REEVES GEORGE (?-ap 1685)

La carrière de Georges Reeves, à la fois entrepreneur dans le commerce du bois de teinture, boucanier et chef flibustier sous commission française, illustre bien l'existence des quelques centaines d'aventuriers, surtout anglais, vivant dans la lagune de Términos, au fond de la baie de Campêche. Il acquiert, en mai 1673, une grande renommée en menant l'attaque contre le renégat jamaïcain Yallahs, passé au service des Espagnols de Campêche, qui est défait et tué. Aussitôt après cette expédition, montant le ketch *Madeleine* de cinq canons, sous commission du gouverneur Ogeron, il va croiser vers la rivière Coatzacoalcos où pendant un mois il carène son navire et se ravitaille en tuant et salant une centaine de têtes de bétail. En juillet 1673, il revient vers l'est jusqu'à la rivière Tonalá. Il y est surpris par la flottille du capitaine Mateo Alonso de Huidobro, sortie de Veracruz pour le capturer. Il échoue son ketch à la côte, y met le feu, puis s'enfuit dans les bois avec ses 55 hommes, regagnant à pied la lagune de Términos. À son retour, en septembre, il monte une expédition avec 170 hommes, dans une douzaine de canots. Leur but est de prendre Acayuca, la principale place en amont sur la Coatzacoalcos. Ils échouent mais pillent dans la région plusieurs villages indiens, cherchant surtout des vivres que Reeves ramène à Términos pour les vendre aux bûcherons. Il écrit alors à Robert Byndloss, membre du conseil de la Jamaïque et beau-frère de l'ancien Amiral Morgan, lui demandant d'être son procureur pour recevoir tout le bois de teinture qu'il pourrait envoyer à Port Royal. En même temps, il lui transmet une copie de la commission espagnole de Yallahs, l'informant qu'il a tué ce dernier. Pour cette action, il est félicité par le gouverneur Thomas Lynch, qui lui fait demander par Byndloss d'arrêter un certain Jones, un flibustier de Nevis devenu forban, qui se trouve dans la lagune en sa compagnie. Cependant, Reeves ne peut attraper ce pirate. Il rentre à Port Royal où il s'embarque comme

quartier-maître sur le *Dolphin* (capitaine John Springer) qui croise sous commission française contre les Espagnols. Il est alors propriétaire pour un sixième de ce navire, et son procureur Byndloss pour le tiers. Avec Springer, il fait diverses courses le long des côtes de Carthagène et de Costa Rica, et lors d'une relâche au Petit-Goave, en juin 1676, il prend le commandement de l'une de leurs prises, une petite frégate de 6 canons. Allant à la Jamaïque puis aux Caïmans, il va croiser pendant plusieurs mois près des côtes du Venezuela. Après une autre escale au Petit-Goave, il retourne dans la lagune de Términos, où pendant trois ans encore il alterne entre le métier de bûcheron et celui de flibustier. Par exemple, dès mars 1677, associé au Français André Ribaud, il appareille pour la province de Tabasco avec sa frégate et un petit brigantin. Ayant sous leurs ordres près de 200 hommes, les deux hommes pillent le même mois les villages de Jalpa et d'Amatitlán, puis ils font subir le même sort à Villahermosa ainsi qu'à deux autres petits bourgs, saccageant les églises et capturant les Indiens pour les vendre comme esclaves aux bûcherons de la lagune. Ils empruntent ensuite la rivière Coatzacoalcos et terminent cette course par la prise, en septembre, d'Alvarado. En juillet 1678, Reeves ne participe pourtant pas à la prise de San Francisco de Campêche, exécutée par ses compatriotes John Neville et George Spurre. Lorsqu'en avril et mai 1680, le commandant de cette ville, Felipe de la Barreda, vient déloger les étrangers de la lagune avec 500 hommes, il s'y trouve en compagnie de Neville mais n'ayant plus de navire, Reeves compte parmi les 80 Anglais qui se réfugient à Jicalongo (ou Beef Island) et qui, dépourvus de tout moyen de transport, se rendent à Barreda. Contrairement à sa promesse de permettre aux Anglais de retourner chez eux, ce dernier les conduit prisonniers à Campêche. Tandis que la majorité des captifs est transférée à Veracruz, Reeves est incarcéré à Mérida, la capitale du Yucatán, et cinq ans plus tard, lors de la prise de Campêche par Grammont, il y est encore en compagnie du capitaine français Champagne (mais qui n'est pas Jean Picard dit Champagne), capturé à la même époque que lui. Malgré les demandes de Grammont, le gouverneur Bruno Tello de Guzmán refuse de les libérer.

Raynald Laprise

☛ BOUCANIERS, FLIBUSTIERS, GRAMMONT, JONES, *LAGUNE DE TRISTE,* LYNCH, MORGAN, OGERON DE LA BOUÈRE, *PORT ROYAL,* PICARD

RENAU D'ÉLISSAGARAY BERNARD (1652, Armandaritz-30 septembre 1719, Pougues-les-Eaux [Bourgogne])

Originaire des terres basques tout comme son compagnon Du Casse, Renau est un homme de « taille singulièrement petite, mais bien proportionnée et jolie », dira de lui Saint-Simon, expliquant par là même son surnom de Petit-Renau. Le duc reconnaît qu'il est « doux, simple, modeste et vertueux, fort brave et fort honnête homme, bon géomètre, bon astronome, grand philosophe et, [possédant] parfaitement l'algèbre ; et avec cela, particulièrement savant dans toutes les parties de la construction et de la navigation ». Renau d'Élissagaray commence son ascension dans l'ombre de Colbert du Terron – d'aucuns en font son père naturel – qui lui fait apprendre les mathématiques alors qu'il est au service de Madame de Gassion, sa fille : « Il épuisa bientôt ses maîtres et devint le sien à lui-même », écrit encore Saint-Simon. Il est d'abord précepteur du comte de Vermandois en 1679. Pas de quoi être corsaire. Néanmoins, pour un officier de marine, spécialisé dans la construction navale, inventeur d'une machine à tracer les gabarits des vaisseaux et surtout concepteur de la galiote à bombes – indispensable outil de la poliorcétique maritime – et rédacteur d'un traité en 1689 sur la *Théorie de la manœuvre des vaisseaux*, il faut bien se faire remarquer en commandant à la mer. Pour autant, Petit-Renau aurait pu se contenter d'une place à terre. Ayant travaillé avec Duquesne puis Vauban, il participe aux sièges de Mons et de Namur, se

trouve à Saint-Malo après le « désastre » de La Hougue, construit des vaisseaux à Brest, avant d'être élu à l'Académie des Sciences en 1699. Comme inspecteur général, il effectue une tournée d'inspection aux Antilles en 1700 avant de suivre Du Casse en Espagne en 1701, livrant des rapports circonstanciés sur l'état de la flotte ibère et des fortifications littorales. De Cadix, il passe à Vigo mais les conseils qu'il prodigue ne sont guère entendus. La rafle de Rooke sur les galions du 22 octobre 1702 lui donne raison. C'est encore à terre qu'il participe au siège mené pour reprendre Gibraltar, comme maréchal de camp, en 1704, avant que Philippe V ne lui fasse assurer la défense de Cadix, comme lieutenant général. Il y retrouve Du Casse. Il regagne la France à la mort de Louis XIV. La disgrâce des Pontchartrain, le fait d'avoir été au service du futur Régent lorsque celui-ci guerroyait en Espagne facilitent sa nomination comme conseiller au Conseil de Marine. Il est ensuite promu lieutenant général du roi de France en 1716 et, en 1718, commandeur de l'ordre de Saint-Louis. Il meurt près de Nevers, après avoir échoué à établir la dîme de Vauban. Alors pourquoi la course ? Sans doute est-ce la seule façon de montrer ses talents d'homme de guerre et de navigateur. Louer les vaisseaux du Roi permet de commander à la mer : la course n'est pas une vocation, pas seulement une possibilité d'enrichissement mais un levier pour celui à qui l'on prête d'avoir soufflé à Tourville le « coup de filet de Lagos ». Renau fait construire le *Bon*, de 56 canons, par Brun jeune (mai-août 1693). Il veut montrer les bonnes qualités voilières de son vaisseau portant 320 hommes. Il quitte la rade de Brest le 5 février 1694. Le 27 mars 1694, à la hauteur des Sorlingues, il capture un *east indiaman* percé à 70 mais armé réellement de 48 pièces s'en revenant de Madras, chargé de marchandises et de pierres précieuses pour une valeur de 500 000 £. L'abordage donne lieu à un âpre combat (80 tués et blessés du côté français), le *Berkeley Castle* (sous les ordres du capitaine Hyde) finit par sombrer. Si Louis XIV prie Renau de conserver les diamants qu'il voulait lui offrir, on ne sait exactement ce qui a été sauvé de la précieuse cargaison : des paquets de diamants (1 130 en tout) estimés à 162 000 l-t et de la poudre d'or, dit-on. Dangeau, dans son *Journal*, écrit que « le Roi donna ces jours passés 50 000 écus sur la Maison de ville (hôtel de ville de Paris) au Petit-Renau, capitaine de vaisseau et ingénieur, qui prit il y a deux mois un vaisseau anglais richement chargé ; il avait même apporté au Roi une cassette pleine de diamants bruts qui n'était pas estimée plus que le Roi lui a donné ». Comme l'a montré Jean-Yves Nerzic, le fait que Renau n'ait à verser que le dixième de l'Amiral des 162 000 l-t – il n'y a pas d'autres frais puisque le vaisseau britannique a coulé – et voit le reste transformé en rentes, prouve qu'il s'agit d'un armement mixte. Est-ce avec ce provenu que Renau peut financer l'opération suivante ?

Il reste à découvrir qui mise dans l'armement de 1696. Du Casse, gouverneur de Saint-Domingue, n'est prévenu de la nature de l'expédition de Renau que peu de temps avant l'arrivée de ce dernier. Dès le départ, Renau joue de malchance. La saison est la plus mauvaise qui soit pour aller en Amérique. Au mois d'avril, on annonce depuis Carthagène la perte de 1 200 hommes parmi les équipages des galions. 300 Français mourront de maladie, dix fois plus que lors des accrochages navals. Le secret des préparatifs a été éventé et l'expédition est rendue publique aux Indes occidentales. Dès le 4 juillet, un bâtiment en aviso entre dans le port de Saint-Jacques de Cuba d'où il repart prévenir la flotte à la Veracruz. Les galions attendent les trésors à Portobello et achèvent d'y consumer leurs équipages. Un espion embarqué dans l'escadre informe à loisir l'Angleterre des mouvements et indiscrétions, semant par la même occasion la panique à la Jamaïque. L'escadre appareille le 4 avril, de La Rochelle. À l'*Espérance* (d'Amon), partie avertir les Domingois, s'ajoutent l'*Intrépide* de 78 canons que monte Renau, le *Phénix* de 50 canons (La Flocellière), le *Gaillard* de 48 canons (Chavagnac), le *Pontchartrain* de 36 canons, armé à Saint-Malo et

acheté par Renau 50 000 l-t (Mornay d'Ambleville), le *Renau* également bâtiment malouin de 16 canons (La Livandais Esnoul) comme l'*Inconnue* de 12 (Delessart). Elle coupe entre la Martinique et la Dominique, le 5 mai, pour atteindre le Cap, le Port-de-Paix et l'Ester (24 mai), où plusieurs navires font leur carène. Du Casse a alors eu le temps de s'organiser pour recevoir les vaisseaux du Roi, et pour armer, à son compte, quelques bâtiments flibustiers : la *Gracieuse*, le *Croissant*, le *Parisien* et au moins deux autres barques. Le 18 juin, l'escadre au complet se retrouve dans le canal de Bahamas, entamant les jours suivants une croisière entre La Havane et la Tortue sèche. Le 29 juin, le *Gaillard* capture la *Notre-Dame du Rosaire*, navire espagnol de 38 canons et 300 hommes. Don Diego Peredo, son capitaine, amène son pavillon après un combat où 110 Espagnols ont été tués ou blessés. Les cales connaissent un pillage en règle. Impossible d'estimer le contenu des coffres fracturés, dont certains propriétaires sont morts. On glisse le chiffre de 500 000 écus : 130 000 l-t en argent et en or seront récupérées ainsi que les marchandises. Renau jure n'avoir pas trouvé, parmi les Espagnols, un témoin qui puisse identifier les pilleurs, et n'avoir pas ménagé les perquisitions. Pontchartrain inscrit en marge de sa dépêche : « J'appréhende bien que les facilités que les officiers du *Gaillard* ont trouvées auprès de Monsieur Renau n'empêchent qu'on découvre les coupables ni les effets qui ont été pillés ». Parmi les prisonniers, les plus considérables sont conduits à Saint-Domingue – le sieur de Graffe espère ainsi retrouver son épouse et son fils – et plus de 80 hommes vont compléter les équipages pour le retour en France. Quant au navire, il est incendié le 14 août. Mais il ne s'agit pas de la seule prise. Le 4 juillet, la *Gracieuse* oblige une barque espagnole à s'échouer. Le lendemain, un brigantin anglais, venu pêcher sur un galion immergé, est capturé. Le 13, cinq bâtiments marchands dont un de 20 canons, chargés de sucre, coton, cuirs et bois de campêche, sont pris venant de la Jamaïque. On les estime à 225 000 l-t. Pendant les jours qui suivent, une barque espagnole s'échoue, une autre est arraisonnée ainsi qu'un bâtiment anglais. Le 20 juillet, un anglais est dirigé vers le Cap pour dédommager De Graffe ; enfin, le 5 août, une flûte espagnole, d'une valeur de 80 000 l-t se jette dans les filets français. La maladie commence alors ses ravages, obligeant Renau, le 25 août, à renoncer à sa croisière. Il était venu deux mois trop tôt. Lorsque le 24 septembre, Renau atterrit à Rochefort, il a amassé moins de 500 000 l-t dont une partie a pris le chemin de Saint-Domingue. En effet, quelques bâtiments restent à la colonie, s'ajoutant à d'autres prises récentes : une frégate hollandaise de 24 canons, un aviso espagnol. Mais on a oublié la promesse faite aux flibustiers de leur donner 1 000 écus par tête, en cas de capture de la flotte ou des galions, ce afin d'éviter les difficultés du partage. De sorte que Des Augiers n'en verra aucun, et Pointis aura du mal à les convaincre de sa mauvaise foi. Sur le retour, deux anglais sont saisis par le *Gaillard* et le *Renau*. De l'avis général, la campagne a été malheureuse, certains hommes d'équipage ayant dû vendre leurs hardes pour subsister. Mais pour Pontchartrain, c'est avant tout parce que les Espagnols sont à présent sur leur garde, au moment où une nouvelle escadre vient de quitter Brest et qu'une autre, plus formidable, s'y prépare. Ce sera pour Renau la dernière opération de course.

Philippe Hrodej

☛ AMON, *ALGER, BREST, CADIX, CARTHAGÈNE,* DES AUGIERS, DU CASSE, DUQUESNE, FLIBUSTIERS, *GÊNES,* GRAFFE, *LA ROCHELLE, LA TORTUE,* POINTIS, PONTCHARTRAIN, *SAINT-MALO,* SEIGNELAY, TOURVILLE, VAUBAN

REVEST FRANÇOIS (1732, Marseille - ?)

Fils et petit-fis de capitaine de navires, François Revest est reçu maître à l'amirauté de Marseille le 16 février 1758, avec exemption de deux campagnes sur les vaisseaux du Roi. Il a donc déjà une bonne expérience de la navigation, tant au commerce que sur les vaisseaux du Roi. Il effectue ensuite des voyages au commerce pour

l'Italie, mais exerce également des commandements pour la Syrie méridionale et pour Saint Domingue.

Lors de la revue générale du 26 mars 1778, il présente, suivant le certificat de messieurs Joyeuse et Gros, « un grand nombre de blessures reçues dans divers combats qui le mettent hors de service. » Néanmoins, le 15 janvier 1779, il prend le commandement, « en guerre et marchandises » de la barque la *Constance Françoise* de Marseille. Le bâtiment, équipé par 150 hommes, est armé de 20 canons de 8 et de 20 pierriers. Sa destination, définie par les armateurs et copropriétaires Guys et Compagnie, est le Cap français à Saint Domingue. C'est lors de ce voyage, le 11 février, qu'il fait trois prises dont les montants nets s'élèvent respectivement à 31 796 l-t., 35 475 l-t. et 205 112 l-t. Il s'agit probablement du montant le plus élevé réalisé par un corsaire marseillais lors de la guerre d'Indépendance américaine.

En 1781 et 1782, à Saint Domingue, Revest commande une autre barque, *Sa Sœur,* de Marseille. N'ayant pas respecté l'ordonnance du 28 décembre 1782, il est relevé de son commandement. Toutefois, la sanction est de courte durée car elle est levée dès la nouvelle ordonnance du 30 avril 1783. Il poursuit ses activités et, en 1785, il est à Nice pendant un an. Cependant, à la revue générale du 19 décembre 1787, le commissaire des classes note en apostille sur le registre qu'« il a abandonné le métier de la mer, et vit à Marseille, rue Bouterie, dans la maison du Sieur Bremond négociant » sans préciser le motif de cet abandon. Nous perdons ensuite sa trace.

Christophe Gobert

☛ *Marseille*

Reynders Salomon (?, Bergen [Norvège]-av. 1724, Cap de Bonne-Espérance)

Salomon Reynders (mais aussi Reijnders ou Reijndessern) est un collègue de Willem Credo, mais moins prestigieux. Marié, il a un fils, Salomon (1708 Middlebourg-1770 Middlebourg), qui entame une carrière dans la marine militaire, devenant chef d'escadre en 1751, puis vice-Amiral en 1766. Bien que Salomon (père) passe pour l'un des corsaires zélandais les plus fameux, on ne sait pas grand-chose sur ses origines. Il fait partie des capitaines au service des armateurs Sautijn (tout comme Willem Credo) et d'Hermannus van de Putte. Il réalise au cours de la guerre de Succession d'Espagne, près de cinquante prises, commandant successivement quatre navires : *Profeet Elias* (*Prophète Élie*), *Vliegende Mercurius II*, *Zeven Provinciën* (*Sept Provinces)* et *Hercule II.* Avec ce palmarès, il fait partie des dix corsaires de la guerre ayant ramené le plus de prises. Le meilleur résultat est détenu par Pieter Hamers avec cent trente et une prises, suivi de Willem Credo.

En 1707, il est à la tête du *Profeet Elias*, bâtiment de 40 canons et 250 hommes, qui navigue en compagnie du *Zeven Provinciën* fort de 26 canons, 6 mortiers et 180 hommes. Le capitaine de ce dernier, Pieter Boom, a déjà pratiqué la course lors de la précédente guerre. Reynders avait dirigé auparavant ce navire avec lequel il avait effectué trente prises dont neuf corsaires. Les instructions des armateurs à ces capitaines ont subsisté et ont été analysées par J. S. Bromley. Il s'agit d'une très longue campagne, de seize mois environ, où les corsaires reçoivent comme consigne de commencer la campagne de course par la mer du Nord à la recherche des pêcheurs revenant d'Islande. Ils doivent ensuite revenir en Manche, puis dans la baie de Biscaye et enfin en Méditerranée, zone prometteuse. Le résultat est médiocre : il n'est fait mention dans les archives que d'une prise et d'une rançon. Cette dernière concerne la *Providence* d'Olonne, lors de son retour de Terre-Neuve. Vers la mi-décembre 1707, dans le détroit de Gibraltar, ils rencontrent deux Algérois qui portent 800 hommes. Le combat est engagé par les Zélandais. Un navire ennemi s'échoue entre Larache et Salé et l'autre se réfugie à Tanger.

Plus tard, les Sautijn réclament à l'amirauté une prime pour avoir chassé ces Barbaresques. Quelque temps après, le 7 décembre, près du Cap Spartel, les deux corsaires rencontrent deux navires de guerre français : le *Toulouse* (capitaine de frégate Grenonville) et le *Content* (chevalier de Rochepierre), en tout 100 canons et 700 hommes. Après un dur combat – on parle de deux heures de canonnade à portée de fusil – les corsaires sont pris. Dans le rapport de Grenonville, il est indiqué que le *Profeet Elias* porte 38 canons et 250 hommes et le *Zeven Provinciën*, 28 canons et 200 hommes. Les équipages sont débarqués à Malaga, les coques menées à Toulon. Les deux corsaires serviront par la suite dans des voyages vers les Antilles ou ailleurs en course.

Reynders, qui a dû faire partie du cartel d'échange du mois de février 1708, reprend du service au cours de l'été comme capitaine de l'*Hercule II*. Il aura peu de succès avec ce navire, ne réalisant que trois prises avant de s'échouer. Pour les armateurs Sautijn, c'est une catastrophe car les deux autres navires armés en course ont été capturés. A-t-il été pris lui aussi ? En effet, durant quatre ans, on ne trouve pas trace de Reynders dans les archives de Zélande. En juillet 1712, il est nommé capitaine du *Vliegende Mercurius II* armé par H. van de Putte. Il réalise alors seize prises. À la signature de la paix, on retrouve Reynders réalisant des voyages de traite pour la *WIC* entre Elmina et la Guyane hollandaise. On ignore les conditions dans lesquelles il trouve la mort au cap de Bonne-Espérance.

Si l'on se rapporte aux quelques éléments concernant le testament de sa veuve, cette activité corsaire a été lucrative pour Reynders. On y découvre notamment pour parties de ses biens de nombreuses bagues et pierres précieuses.

Roberto Barazzutti

☛ *Barbaresques,* Credo, Grenonville, Putte, *Salé,* Sautijn, *Toulon, WIC*

Rhodes (île de)

Rhodes désigne à la fois la principale île du Dodécanèse et la capitale même de cette île, qui sont toutes deux conquises par les Hospitaliers de Saint-Jean de Jérusalem entre 1306 et 1310, et qui restent en leur possession jusqu'à leur expulsion par Süleymân le Magnifique, en 1522. À cette époque, l'activité corsaire y est forte, encouragée par les chevaliers, qui la pratiquent eux-mêmes contre les sujets des puissances musulmanes et contre les chrétiens qui leur vendent des marchandises prohibées, notamment les cités de Gênes et de Venise. Dès le XIVe siècle, l'Hôpital a donc ouvert la cité de Rhodes à des corsaires grecs et latins qui arment sur place et y écoulent leurs butins.

La course sert en partie à la défense maritime des possessions de l'Ordre, qui détient plusieurs autres îles du Levant – Alimnia, Halki, Simi, Tilos, Nissiros, Cos, Kalimnos, Leros – et n'a pas les moyens d'assurer à lui seul cette protection. L'Ordre trouve surtout un intérêt économique à l'activité corsaire, notamment privée : c'est lui qui monnaye l'octroi de la licence qui permet à tout individu, sujet de l'Hôpital ou étranger, religieux ou laïc, d'armer, d'équiper, de fabriquer des navires, de les vendre ou de les acheter, de les piloter et de se mettre en rapport avec d'éventuels associés et marins. Au retour des navires, l'Hôpital perçoit un revenu fiscal, assimilable à un droit de douane, sorte d'impôt sur le butin.

Le contrôle de la course lui permet d'éviter les abus – les cas de piraterie, où des bâtiments corsaires rhodiens pillent des vaisseaux de commerce rhodiens – et d'en tirer profit sur un plan financier et plus largement, sur un plan « idéologique » vis-à-vis de la chrétienté, se présentant comme le fer de lance de la croisade. Moyennant le respect de ce cadre, tout homme libre peut participer à la course, mais il apparaît vite que, si les Grecs n'en sont pas exclus, les Latins dominent cette activité qui se déploie essentiellement sur les côtes de la Morée, depuis Nauplie jusqu'à Zante, sur le littoral de l'Asie

Mineure autour de Milet et de Chio, puis le long de la « caravane d'Alexandrie » qui, après la conquête de l'Égypte par les Turcs en 1516, devient la principale ligne commerciale de l'Empire ottoman.

Une des conséquences de la course est évidemment l'essor de l'esclavage ; l'Ordre emploie une main-d'œuvre servile abondante, notamment au moment de sa politique de fortifications, consécutive au siège ottoman de 1480 et aux séismes de 1481. En 1522, 3 000 esclaves musulmans et juifs sont présents dans la cité de Rhodes, dont plusieurs sont affectés aux tâches domestiques auprès d'un maître – le Grand Maître, les chevaliers, ainsi que tout insulaire grec ou latin qui a fait l'achat d'un captif. Depuis 1506, les esclaves musulmans sont contraints de porter un anneau de fer au pied. Cependant, Rhodes ne constitue pas un lieu important d'écoulement des captifs ; dans ces conditions, inquiet de voir se constituer une population non chrétienne trop importante, l'Ordre ordonne que les esclaves soient libérés six mois après leur achat, ou que des facilités leur soient octroyées pour se racheter eux-mêmes à leur maître. L'île est quand même fréquentée par des intermédiaires de rachat en petit nombre ; il s'agit essentiellement de membres des communautés qui font traditionnellement la médiation entre l'Orient musulman et l'Occident chrétien – insulaires chypriotes ou rhodiens, chrétiens orientaux, juifs, etc. Les Latins ne s'illustrent encore qu'exceptionnellement dans cette activité, pourtant destinée à devenir l'une des principales du Ponant au début de l'époque moderne.

Anne Brogini

☛ *Gênes, Malte*

Ribault Jean (v. 1520, Dieppe-octobre 1565)

Fils de Jean Ribault, sieur du Mesnil et d'Ornanville et d'Isabeau du Bust, Jean Ribault, tour à tour corsaire, explorateur et capitaine de guerre, jouit d'une excellente réputation en France, en Angleterre et même en Espagne, lorsqu'il est choisi par l'Amiral Coligny pour diriger l'expédition de Floride de 1562. Dans les années 1540, alors qu'il était retenu de force en Angleterre, Ribault a été impliqué dans des opérations navales en Écosse aux côtés des Anglais. Libéré en 1551, il s'était rendu à nouveau en Écosse mais cette fois au service de la France et avait participé à la prise de Calais en 1558, année où il avait d'ailleurs été condamné par le parlement de Rouen à verser à un capitaine portugais des dommages et intérêts, sans doute à la suite de la prise illégale d'un navire ou d'une cargaison. Or, d'après le rapport d'un espion anglais à la solde des Habsbourg, lorsqu'il était en Angleterre, Ribault avait dressé une carte de l'Atlantique Nord dans le but de découvrir de nouvelles îles ou un passage vers les Indes à la tête de cinq navires. Cette mission suggère que Ribault avait alors déjà traversé l'Atlantique et exploré les côtes américaines. Fort de cette expérience en matière de navigation et d'opérations militaires, Ribault, ayant pour second le Poitevin René Goulaine de Laudonnière, quitte Le Havre en février 1562 en direction de la Floride à la tête de trois navires et de 150 hommes, tout juste un mois avant que le massacre de Wassy ne déclenche la première guerre de religion. Le premier jour de mai, il explore la St. John's River, près de Jacksonville, qu'il nomme rivière de May et, à l'image des *padroes* portugais qui jalonnent les découvertes lusitaniennes en Afrique et au Brésil, élève une colonne aux armes du roi de France. Ribault remonte ensuite les côtes de Géorgie et de Caroline du Sud, baptisant baies et rivières d'après une nomenclature française (Loire, Charente, Seine, Somme, etc). Dans une baie qu'il baptise Port-Royal, en Caroline du Sud, Ribault élève une seconde colonne et décide d'édifier un fortin, qu'il nomme Charlesfort en l'honneur du roi de France Charles IX, sur Parris Island, du nom d'un colon anglais qui acquiert l'île au début du XVIII[e] siècle. Le capi-

taine huguenot y laisse 30 hommes puis rentre en France avec Laudonnière. Une fois de retour, il découvre un pays déchiré par la guerre civile et s'implique vainement dans la défense de sa ville natale contre les troupes royales et catholiques. Dieppe se rend en octobre 1562 et Ribault fuit à Rye, en Angleterre. Pendant ce temps, les colons de Charlesfort, divisés par des querelles intestines et affaiblis par la famine, renversent leur chef et construisent un navire de fortune pour rentrer en France. Le voyage de retour tourne au cannibalisme, un certain La Chère étant littéralement désigné à la courte paille pour sustenter les autres. Les rescapés de Charlesfort, après une traversée éprouvante, sont finalement sauvés au large des côtes irlandaises et dûment présentés à la reine Élisabeth dans les premiers mois de 1563. Les Anglais estiment Ribault mais ne souhaitent pas que cette région d'Amérique du Nord passe sous le contrôle de Français, fussent-ils protestants. Au printemps 1563, Ribault rédige sa *Complète et véridique découverte de la Terra Florida*, qui est traduite en anglais et publiée, à Londres, par Thomas Hacket, en mai de la même année. Ce récit est en fait le rapport que le capitaine dieppois adresse à l'Amiral Coligny. Emprisonné à la Tour de Londres, Ribault est libéré et rentre en France en 1564, peut-être à la suite d'un échange de prisonniers. En mai de l'année suivante, Ribault traverse l'Atlantique, avec son fils Jacques, à la tête d'une expédition de sept navires et 700 hommes afin de renforcer la présence française en Floride où Laudonnière a fondé le Fort Caroline, près de l'actuelle Jacksonville, au printemps 1564. Ribault arrive fin août 1565, suivi par Menéndez des Avilés une semaine après. Après une vaine escarmouche en mer, les Espagnols voguent vers le sud et fondent la ville de San Augustine. Ribault décide alors d'attaquer la base espagnole par mer, laissant Fort Caroline vulnérable. Menéndez, lui, choisit de prendre d'assaut Fort Caroline par terre. Alors que la flotte de Ribault est détruite par une tempête tropicale, peut-être un ouragan, les Espagnols capturent Fort Caroline, d'où Laudonnière, Jacques Ribault, le cartographe Jacques Le Moyne de Morgue et quelques autres parviennent à s'enfuir. Menéndez réussit à convaincre les rescapés de la flotte française, éparpillés le long de la côte floridienne du cap Canaveral à Saint-Augustine, de se rendre par petits groupes suite à une promesse de vie sauve puis les passe au fil de l'épée. Ribault est tué par les Espagnols en 1565.

Bertrand Van Ruymbeke

☛ *Calais, Charlesfort,* Coligny, *Fort Caroline,* Laudonnière, *Le Havre, Londres,* Menéndez, *Port-Royal*

Rich Robert, deuxième comte de Warwick (1587-19 avril 1658)

Robert Rich, second duc de Warwick, naît en mai ou juin 1587, probablement à Leighs Priory dans l'Essex. Il est le fils de Robert Rich, troisième baron Rich qui deviendra premier comte de Warwick (1559-1619) après paiement de 10 000 £ en 1616, et de la première épouse de celui-ci, Penelope (1563-1607), fille de Walter Devereux, premier duc d'Essex. Il poursuit ses études à Cambridge et est fait chevalier en 1603, l'année du couronnement de Jacques Ier. En 1605, il épouse Frances (1590-1623), fille de Sir William Hatton, qui lui donne cinq enfants puis, en 1625, Susan Halliday (1582-1646). Enfin, il s'unit à Eleanor Radcliffe, fille de Richard Wortley, comtesse du Sussex. Entre deux mandats à la Chambre des Communes (1610 et 1614), il accompagne Sir Henry Wotton dans son ambassade à Turin. En 1614, il est l'un des membres fondateurs de la *Bermuda Company*. Il s'agit de coloniser et introduire une économie de plantations dans ces îles nommées également les *Somers Islands*. Parlementaire et colonisateur, il donne aussi dans la piraterie, suivant en cela l'exemple de son père. Ce dernier jouit de revenus importants : ses terres dans l'Essex lui rapportent quelque 5 000 £ par an à quoi s'ajoute un riche mariage arrangé par Lord Burghley et Henry Hastings duc d'Huntingdon. Durant le règne d'Elizabeth, il pos-

sède une des plus importantes flottes privées d'Angleterre. Il avance 1 000 £ au duc d'Essex lors de l'entreprise de Cadix en 1597. Son fils, unique héritier, reçoit donc, en plus des navires, 5 000 £ en liquide ainsi que des biens fonciers à Londres, dans l'Essex (plus de 70 seigneuries), le Sussex et le Norfolk.

Robert Rich n'attend pas la mort de son père pour faire ses débuts en piraterie. En 1616, il arme trois de ses navires pour courir après les pirates, non sans avoir obtenu une commission du duc de Savoie pour prendre sur les Espagnols, à l'insu du roi d'Angleterre. Deux de ses bâtiments font route sur les Antilles où ils stationnent durant près de deux années, multipliant les déprédations. Le retour s'effectue à Villefranche afin d'éviter les plaintes de l'ambassadeur d'Espagne et celles des compagnies de commerce engagées en Amérique. En 1616, Robert Rich, en compagnie du marchand génois de Londres Philip Barnardo, expédie deux autres navires. À défaut de prendre sur les Espagnols, ces navires se rendent en mer Rouge où ils interceptent un vaisseau indien à bord duquel se trouve la mère du Grand Moghol avec une cargaison estimée à 100 000 £. Cette action, fâcheux précédent, menace les rapports diplomatiques et les intérêts de la Compagnie des Indes orientales. La prise ainsi que les deux navires et la cargaison sont saisis par l'*EIC*. Comme le souligne Sir Thomas Roe, ambassadeur à Agra, seule la commission est savoyarde, le reste est entièrement anglais. Le différend qui, dès lors, oppose Rich à la compagnie dure dix ans. Warwick finit par porter l'affaire devant la Chambre des Lords et obtient pour 20 000 £ de réparations.

En 1618, il entre dans la *Guinea Company*, puis dans l'*Amazon River Company*. En avril de cette même année, Robert Rich arme le *Treasurer* commandé par le capitaine Daniel Elfrith. Il s'agit d'aller piller les possessions espagnoles d'Amérique. Le capitaine Samuel Argall, un ami de Warwick, est alors gouverneur de Virginie et ce navire, tout comme d'autres armés avec un semblable objectif, sont autorisés à relâcher à Jamestown sous le prétexte de ravitailler la colonie. Au début de 1619, le *Treasurer* appareille chargé de sel et autres marchandises pour les besoins de l'établissement anglais. Mais au même moment, la Compagnie de Virginie expédie le capitaine George Yeardley qui remplace Argall (janvier 1619). Elfrith doit se réfugier précipitamment aux Bermudes. La crainte de voir les Espagnols réagir et s'en prendre à Jamestown, encore bien fragile, mène la Compagnie de Virginie au bord de la scission avec d'un côté un parti modéré incarné par Lord Cavendish et de l'autre Warwick (entré dans la Compagnie de Virginie en juin 1620) et Sir Nathaniel Rich, son cousin.

Warwick, durant ces années, reste dans la sphère du pouvoir, étant l'un des représentants du parti des calvinistes orthodoxes. Il se rapproche du duc de Buckingham, surtout au moment de la rupture de l'entente avec l'Espagne et de l'échec du projet de mariage de Charles avec l'infante. Sans doute les perspectives d'une guerre contre la péninsule Ibérique l'intéressent comme moyen de renouer avec la course des « chiens de mer » qui s'accompagnerait, cette fois, de la possibilité d'utiliser les ébauches de colonies comme base de ravitaillement. En 1625, et durant les cinq années qui suivent, plus d'un millier de lettres de marque sont délivrées aux corsaires britanniques. Warwick en obtient trois en 1626 qui, à l'instar de ce qui se passe avec les autres corsaires, sont autant de prétextes pour tourner pirate. Il ne semble pas que les prises réalisées par ses capitaines soient considérables, et de nouvelles plaintes émises par l'*EIC* laissent à penser que certains navires reprennent la route des Indes. Pourtant, et ceci explique sans doute les réparations accordées, durant les dernières années de guerre, sa petite flotte renforce une *Royal Navy* en difficulté. Frank Craven compare Warwick à Cumberland, sous Elizabeth, prenant les mêmes risques. Ainsi, en 1626, trois de ses bâtiments dispersent un convoi de troupes destiné à Dunkerque. L'année suivante, il obtient onze commissions, bien qu'elles auraient pu être plus

nombreuses. Les prouesses de Piet Hein font rêver. Mais le comte et ses intéressés – des marchands de la *City* – subissent de lourdes pertes. Les navires expédiés aux Antilles ne connaissent pas plus le succès que la propre escadre qu'il commande. Il mène en effet personnellement six ou sept vaisseaux au large des côtes espagnoles dans le but de capturer la flotte du Brésil. Le 4 juillet, il rencontre l'escorte, l'attaque sans autre résultat que celui de laisser échapper la flotte qui profite de la brume pour s'enfuir. Non seulement il perd la moitié de ses navires, mais les dégâts matériels subis et la fièvre qui touche les équipages l'obligent à regagner l'Angleterre les mains vides. Son vice-Amiral le rejoint en octobre, tout aussi malchanceux.

Au moment de la paix, les dissensions qui persistent au sein de la Compagnie de Virginie amènent le duc à s'intéresser à la *Massachusetts Bay Company* qu'il intègre en 1630 et qu'il préside rapidement. Mais la Nouvelle-Angleterre est trop éloignée. Il ne cache pas son intention de se rapprocher des colonies hispaniques, raison pour laquelle il conserve ses intérêts dans l'établissement fait aux Bermudes. Durant l'hiver de 1629, les capitaines Elfrith et Chamock débarquent sur l'île de Catalina appelée île de la Providence, idéalement située à 60 miles de la côte des Mosquitos mais rendue fort onéreuse à conserver par l'éloignement des autres possessions britanniques. Les lettres patentes sont accordées en décembre de l'année suivante. Parmi les puritains à s'intéresser à l'aventure, son propre frère, Henry Rich comte de Holland, Lord Saye, Lord Brooke, Oliver St John et John Pym, trésorier de la compagnie. L'interruption de la guerre s'accompagne simplement d'un passage de la course à la piraterie. Dans les opérations menées contre les navires espagnols de Portobelo, Granada ou Carthagène, Warwick est intéressé comme membre de la compagnie mais aussi comme propriétaire de quatre navires dont sans doute les pinasses le *Warwick* et le *Robert*.

Tout en menant une active carrière politique, entre 1604 et 1640 – les Warwick père et fils se présentent à 41 des 64 élections parlementaires –, il ne manque pas de s'intéresser chaque fois que possible à ces opérations en mer. En 1636, les lettres de représailles permettent de prendre sur les Espagnols et les Français. Par ce biais, deux ans plus tard, Warwick obtient une commission valable six mois, l'autorisant à commettre toutes sortes de déprédations aux Antilles à partir du moment où la liberté de navigation des bâtiments anglais est contestée. Dans cette perspective, il rachète au comte de Pembroke et de Montgoméry (Philip Herbert) ses droits sur Trinidad, Tabago et la Barbade. Par ailleurs, l'un de ses navires, la *Providence*, est capturé de retour d'Amérique par un capre dunkerquois, avec 30 000 £ de marchandises. Un autre navire de sa flotte, le *Warwick*, prend sur les Espagnols de l'or – vaisselle et monnaie –, des diamants, des perles, des bijoux et autres marchandises tropicales, de quoi aboutir à des lots individuels qui se montent à 5 000 £ chacun. Son capitaine, James Reskiner, a mené la prise à l'île de Wight. Alonzo de Cárdenas, ambassadeur d'Espagne, a beau porter ses plaintes devant le Conseil, critiquant les prétendues pertes mises en avant par Warwick, Brook et Pym pour obtenir des lettres de représailles, c'est l'année suivante que les Espagnols s'emparent de la Providence. À ce moment, Warwick rejoint onze autres pairs et pétitionne pour la convocation d'un nouveau parlement. Il est arrêté et ses papiers sont saisis. Pourtant, à la fin de l'année, c'est lui qui négocie le paiement de 300 000 £ à l'Écosse, entrant dans le Conseil privé en avril 1641. Après le départ de Charles Ier de Londres, Warwick reçoit, en juillet 1642, le commandement de la *Royal Navy*: seize vaisseaux de guerre et autant de marchands, avec une dizaine d'unités devant l'Irlande. Madrid voit, dans cette décision, la volonté du Parlement d'entreprendre une grande expédition de financement en Amérique. Ses craintes sont justifiées. Le capitaine William Jackson est commissionné et financé par Warwick pour armer trois vaisseaux qui sont dirigés vers la Barbade et Saint-Christophe. Avec les flibus-

tiers recrutés sur place, l'escadre se monte à sept navires, dont les vaisseaux de Warwick – 350 tx et 30 canons, 240 tx et 20 canons, 140 tx et 16 canons – avec trois pinasses et un marchand, le tout pour 1 100 hommes dont 640 troupes de débarquement. En novembre 1642, une fois ralliée devant l'archipel des Testigos – à l'est de la Margarita –, l'escadre sème la terreur au sein des possessions espagnoles. Le point d'orgue reste la prise de la Jamaïque, au printemps de 1643. L'île est occupée, sorte de répétition de l'expédition de William Penn. En avril 1645, au retour de campagne, Cárdenas évoque un butin de 50 000 £ dont 26 000 £ en rançons extorquées aux colons de diverses îles, en plus de l'embarquement forcé de plusieurs d'entre eux. Mais d'autres navires ont été armés avec moins de publicité. En 1643, l'*Elias* de 400 tx, commandé par le capitaine Severne, se rend également aux Antilles. Warwick touche un cinquième du produit rapporté et sa part s'élève à 10 000 £. Durant la même époque, un autre capitaine, du nom de Cromwell, opère aussi pour le compte de Warwick aux Antilles.

En Angleterre, parallèlement, Warwick reprend le contrôle de Portsmouth et de Lyme, mais échoue devant Exeter. Il secourt Hull. Il est appointé *High Admiral* en décembre 1643, mais est blâmé après que son vice-Amiral, Sir William Batten, a laissé s'échapper la reine vers les côtes hollandaises, emportant avec elle le trésor de la Cour. En avril 1645, la *Navy* est dirigée par six lords – dont Warwick qui domine le comité – et douze roturiers. Les colonies restent la priorité : favorable à la liberté religieuse, il soutient Roger Williams lors de la fondation de Providence Island et du Rhode Island. Il fait aussi établir la liberté de culte aux Bermudes. Les mutineries qui secouent la flotte parlementariste permettent à Warwick de recouvrer tous les pouvoirs, l'amenant à bloquer la flotte royaliste à Helvoetsluys, de septembre à novembre 1648. L'exécution du Roi, la suppression de la royauté et de la Chambre des Lords sont cause de la suppression de la charge de *High Admiral* en février 1649, mais Warwick conserve l'estime du Lord Protector. C'est finalement lui qui a jeté les bases du *Western Design*. En novembre 1657, la fille d'Oliver Cromwell épouse son petit-fils. À la tête d'un groupe de marchands de la City, Robert Rich, plus qu'un marin, est avant tout un financier qui spécule sur la corso-piraterie, s'appuyant sur le puritanisme pour légitimer les déprédations faites sur les Espagnols. Surtout, Warwick est un précurseur de la grande histoire de la flibuste anglaise qui s'ouvre avec la prise définitive de la Jamaïque en 1655.

Philippe Hrodej

☛ CAVENDISH, *CADIX, CARTHAGÈNE*, CUMBERLAND, *DUNKERQUE,* FLIBUSTIERS, HEIN, *LONDRES,* MONTGOMÉRY, PENN, *PROVIDENCE ISLAND, WIGHT*

RICHELIEU ARMAND JEAN DU PLESSIS, CARDINAL DE (9 septembre 1585, Paris-4 décembre 1642, Paris)

Armand Jean du Plessis, cardinal de Richelieu, est l'un des personnages des plus emblématiques du XVIIe siècle en France, et toute particulièrement pour la Marine, qu'elle soit militaire ou marchande. Troisième fils de François du Plessis, capitaine des gardes d'Henri IV, descendant d'une famille noble du Poitou, et de Suzanne de La Porte, il est destiné à faire une carrière militaire comme son frère Henri. Son oncle Amador de la Porte, commandeur de l'ordre de Saint-Jean de Jérusalem, le fait venir à Paris au collège de Navarre. Mais devant le risque de voir son frère cadet, Alphonse, se faire chartreux et de perdre ainsi l'évêché de Luçon, Armand suit des cours de théologie et il entre dans le clergé, devenant en 1606, à 22 ans, évêque de Luçon. Député aux États généraux de 1614, il y est remarqué et commence alors une carrière politique qui l'amène à devenir le premier ministre de Louis XIII. S'il est hors de propos d'évoquer ce parcours – de nombreux ouvrages de qualité le font de manière détaillée – il convient de souligner ici son action en faveur de la Marine et de la guerre de course.

Le domaine maritime et naval lui est depuis longtemps familier. Un de ses ancêtres, Guyon Le Roy du Chillou, était vice-Amiral de Bretagne, en 1491, et avait fondé la ville du Havre-de-Grâce, en 1517. Il avait combattu les Anglais en 1484, secouru Gaète (Italie du Sud) en 1486, et soutenu les Vénitiens contre les Turcs, en 1499. Le grand-père d'Armand, François II du Plessis, est capitaine entretenu pour la Marine. Quant à son père, François III, c'est un armateur de navires corsaires, ainsi en 1579 contre les Portugais. Le cardinal de Richelieu bénéficie aussi des connaissances de son oncle Amador de la Porte. Il ne faut pas oublier non plus la participation de son frère aîné Henri aux expéditions vers le Maranhao, avec La Ravardière et les frères Isaac et François de Razilly.

Armand Jean du Plessis obtient, le 20 novembre 1626, la démission du duc de Montmorency de sa charge d'Amiral de France, alors qu'une série d'édits de juillet, août et octobre aboutissent à la suppression de cette charge. Toutefois, ce n'est que le 13 mars 1627 que le Parlement enregistre l'édit de création de la charge de Grand-Maître, Chef et Surintendant général de la navigation et commerce de France (alors que le cardinal l'exerce depuis le 14 octobre 1626). Il poursuit alors la centralisation de la Marine qui avait débuté sous le duc de Montmorency. Progressivement, il écarte les Grands et obtient le contrôle de toutes les côtes: en 1631 la Bretagne et la Guyenne sur Montmorency, en 1633 la Provence sur le duc de Guise et, en 1635, le généralat des galères. Cette réforme s'élève à plus de 2 millions de livres.

Le programme du Cardinal, désormais à la tête de la Marine, vise au développement de celle-ci de diverses façons: instauration d'un corps d'officiers (les chefs d'escadre en 1627, entretien des capitaines de vaisseaux), d'une première école navale, d'une administration, promulgation d'un code de commerce et de toute une série de textes comme celui établi par Amador de La Porte et le commandeur de Mantin. C'est aussi l'essor d'une politique d'investissement dans les ports et la construction navale. L'action du Cardinal concernant la course reste méconnue et très peu de travaux ont abordé ce domaine. À partir de la création de sa charge en 1627, le Grand-Maître remplit les fonctions d'Amiral; il juge donc les prises. L'ordonnance de 1584, dans ses articles 2 et 4, donne l'exclusivité de cette responsabilité à l'Amiral, comme cela sera rappelé dans les articles 6 et 9 de l'ordonnance de 1650. Pour ce faire, le cardinal de Richelieu s'entoure d'un conseil chargé des affaires de la marine et du commerce composé de cinq personnes, le surintendant des Finances et quatre conseillers d'État: le marquis d'Effiat, Messieurs de Bulion, de Bisseaux, Chasteauneuf fils & Langlois de Collemolins, auxquels il faut ajouter, à partir de 1628, François IV Fouquet. Ce conseil, qui prend le nom de Conseil de la Marine, doit connaître en dernier ressort les affaires des prises sous la présidence du Cardinal qui a supprimé les recours devant le Parlement. En réalité, c'est lui seul qui prend les décisions par le biais de son secrétaire général et les conseillers n'ont qu'une voix consultative. Le recours au Conseil privé reste possible mais il est également sous contrôle. Ce n'est que par lettres patentes du 20 décembre 1659 que sera institué un véritable Conseil des Prises, chargé du jugement des prises.

Aucune étude globale n'existe sur la course à l'époque de Richelieu. À Dieppe, en 1627, Abraham Duquesne Ier arme en course. Jacques Langlois arme une double chaloupe de 35 hommes et 2 pierriers et s'empare de vaisseaux anglais dont un est réarmé, avec lequel il capture plus de vingt navires dont deux valent plus de 100 000 l-t et deux charbonniers, rebaptisés la *Marie* (ou *Sénégalais*) et le *Cap-Verdier* (il effectue plusieurs voyages sous le commandement du capitaine Goubert). Un autre Dieppois se distingue: Jacob Bontemps. En 1628, Jacques Dières, capitaine du navire nommé le *Saint-François*, du port de 200 tx et près de 50 hommes s'engage à partir de Honfleur pour «courir sur les ennemys, pirates sans adveu & généralement sur tous les Angloys & Rocheloys qui

État abrégé des recettes d'amirauté de Richelieu, 1636-1642 (en livres tournois)

	1636	**1637**	**1638**	**1639**	**1640**	**1641**	**1642**
gardes de la marine	24 000	24 000	24 000	24 000	24 000	24 000	24 000
droits d'ancrage & de congé	62 800	62 800	62 800	62 800	72 800	72 800	72 800
confiscation & droit du 10e	45 000	82 880	114 880	94 444	135 829	44 153	
casuels d'office		2 000	1 600	45 474	9 587	12 543	
total	131 800	171 680	203 280	226 718	242 216	153 496	96 800

empeschent le trafic & commerce, & iceulx combattre, prendre & amener dans ce port ou aultres lieux conformément au congé que ledit Jacques Dières a obtenu de Mgr le cardinal de Richelieu, le 22 novembre passé». On retrouve d'autres armements en course entre 1627 et 1642 à Nantes, Brouage, le Croisic (en 1637, le baron de Marcé) mais aussi à Boulogne et Calais (les ducs d'Aumont). Richelieu a-t-il participé personnellement à la course? Un investissement de sa part n'est pas à exclure. Le Cardinal qui ne fait pas montre d'«une aversion pour la course, reste toutefois toujours un ennemi de ce genre de guerre», en référence aux corsaires huguenots, comme a pu le souligner Auguste Toussaint.

Les fonctions du Grand-Maître sont vastes et recouvrent celles traditionnellement dévolues à l'Amiral. Il est en charge de toutes les affaires concernant la navigation, le commerce et la marine de guerre. C'est en son nom que sont délivrés les congés aux navires et les commissions aux capitaines mais aussi aux officiers du Roi. Armateurs et capitaines corsaires dépendent donc du Grand-Maître pour les formalités de départ mais aussi au retour avec celles d'enregistrement devant l'amirauté. La responsabilité financière des affaires maritimes incombe durant la même période au secrétaire d'État aux Affaires étrangères pour le Ponant, et au secrétaire d'État à la Guerre pour le Levant, le plus connu étant Michel Le Tellier. Le Grand-Maître de la Navigation perçoit plusieurs prélèvements et taxes comme le dixième sur les prises. Dans une lettre écrite le 21 avril 1628 à Bouthillier de Rancé, Richelieu écrit dans le post-scriptum: «Vous saurez, s'il vous plaist, qu'aux vaisseaux pris en guerre par vaisseaux non entretenus du Roy, j'ai le dizième; qu'aux aultres, pris par ceux entretenus du Roy, le Roy a un tiers, moy un aultre, l'équipage un aultre; aux vaisseaux de bris non réclaméz le Roy a un tiers, moy un tiers et les sauveurs un tiers; aux vaisseaux confisquez le Roy a pareillement un tiers, moy un tiers et les dénonciateurs un tiers». On dispose d'un état abrégé des recettes d'amirauté établi pour la période 1636-1642 par le Conseil de la Marine à la suite du décès du cardinal de Richelieu.

Les sommes des confiscations et droits du dixième proviennent des procédures entamées et jugées par-devant le Conseil de la Marine. Ces droits totalisent 517 186 l-t entre 1636 et 1641. Certes, on perçoit les limites de ce document dans la mesure où on ne connaît pas la part des confiscations. De plus, l'année 1642 n'est pas complètement renseignée. Cependant, la duchesse d'Aiguillon, tutrice et gérante des biens de feu le cardinal de Richelieu, sera poursuivie pendant des années pour restituer 110 000 l-t provenant d'une seule prise hollandaise octroyée au Cardinal. Il est plus que probable que la course ait été une source d'enrichissement non négligeable pour Richelieu.

Roberto Barazzutti

☛ *BOULOGNE, CALAIS,* DUQUESNE, *HONFLEUR, NANTES*

RIOU JEAN-FRANÇOIS, SIEUR DE KERHALLET (1746-7 février 1827)

Rare exemple brestois de négociant et armateur de corsaires d'une certaine surface, il est

le fils de François Riou (1696-1772), marchand de vin, arrivé à Brest en 1713, et, en secondes noces, de Marie-Anne Jacquette Le Bescond de Coatpont. Il épouse Anne-Jacquette Edern (1770-1835) dont il a deux garçons et deux filles, dont les mariages attestent de son ascension sociale. Anne-Amélie, née à Brest le 28 mars 1797, est mariée en 1820 au contre-Amiral Anne-André Baudin. Élizabeth-Adèle, née à Brest le 14 décembre 1798, épouse le 4 mars 1823 le futur baron de Gusman Kindelan, lieutenant-colonel d'un régiment d'infanterie de ligne. Riou de Kerhallet fait fortune grâce à la guerre de course et comme fournisseur des vivres de la Marine. Il tire profit des besoins de la Marine royale lors des grands armements. Durant la guerre d'Indépendance, il arme son brick de 13 hommes l'*Aimable Louise* de Brest de 120 tx, pour l'Amérique (1781). Le *Héros* de Brest (180 tx, 4 pièces de 4 livres, 15 hommes), est loué par le Roi (1781), tout comme son navire de 350 tx le *John* de Brest, armé pour deux mois avec 2288 l-t d'avances, pour 22 hommes (2 décembre 1782). Il arme des corsaires jusqu'en 1814. En 1793, Riou arme le corsaire le *Patriote* de plus de 150 tx, fort de 2 canons de 8, 14 de 6 et 6 pierriers. Il a un équipage de près de 140 marins sous les ordres successifs de Plucket puis Petit qui font au total onze prises. Le brick de 163 tx le *Duguay-Trouin* est lui armé de 6 à 12 canons de 8 à 6 livres. Il fait au moins sept prises. Le lougre le *Marsouin* ne semble en faire qu'une. Riou peut ainsi racheter à Landerneau une prise, à Morlaix le *Gibraltar*, le 28 mai 1781, pour 20000 l-t avec Midrieux de Rouen, ou encore le *Héros* pour 11050 l-t, le 13 août 1781. En 1809, il arme encore le *Patriote* de Brest, confié au capitaine Plucket, le *Duguay-Trouin* armé en guerre et marchandises à Brest qui fait une prise et le *Marsouin*. Il achète au marquis de Fayet une maison, à Kervallon, au fond de la Penfeld (1788). Durant la Révolution, il y fait construire des magasins et y établit un petit port corsaire privé avec entrepôt, quai et cale d'amarrage (existant toujours de nos jours) mais ses navires doivent traverser le port militaire pour gagner la rade, au grand dam de la Marine. Deux moulins et une tannerie y sont également en activité. Une imposante demeure et des jardins à la française descendent jusqu'à la rivière. Riche négociant, il est le principal rédacteur du cahier de doléances du Tiers-État de Brest. Devenu membre du conseil général de la commune en 1789, il reste prudent vis-à-vis de l'engagement politique mais ne peut s'en affranchir complètement: officier municipal dans la deuxième municipalité Malassis (1795) comme notable à l'époque de la réaction thermidorienne, il garde ce poste sous le Premier Empire et la monarchie constitutionnelle, offrant selon Brousmiche, adjoint au maire, le visage d'un « ancien porteur de chaises devenu millionnaire ». Il est alors considéré comme le troisième personnage de Brest, après le préfet maritime et le receveur général. En 1816, il est le commandant de la Garde nationale. Puis il est administrateur de la Caisse d'épargne de 1821 à sa mort en 1827. La Marine veut supprimer son implantation mais l'arrêt du 18 mai 1829 de la Cour de Rennes le rejette et un pourvoi en cassation n'est pas plus admis (23 juin 1830). En définitive, le domaine de Kervallon est acheté par la Marine à la famille, par contrat du 10 mai 1835, afin d'éviter un usage privé de la Penfeld.

Olivier Corre

☛ *BREST*, PETIT, PLUCKET

RIPAUD DE MONTAUDEVERT FRANÇOIS-FIDÈLE (24 mai 1755, Saffré [Loire-Atlantique]-1814)

François-Fidèle est le fils d'un notaire, fermier des domaines du prince de Condé en Bretagne et en Anjou. Embarqué en 1766 sur le *Palmier* comme mousse pour un voyage à Saint-Domingue, puis en 1768 pilotin sur le *Marquis de Levis* pour la même destination, il effectue enfin, de 1770 à 1772, deux voyages comme pilotin puis enseigne sur la *Ville du Cap*, pour des voyages similaires. En 1773, toujours sur le même navire, il prend cette fois la route de

l'Île de France, où il s'établit et travaille durant sept ans dans la navigation locale. En 1781, il rentre à Nantes sur la *Barberie* mais revient presque immédiatement à l'Île de France sur la *Victoire*. En 1782, il est embarqué second sur la *Princesse d'Hénin*, dans l'escadre de Suffren, pour Trinquemalé, puis il est transféré sur le *Héros,* monté par le chef de l'escadre, et participe à la bataille de Gondelour avant de regagner l'Île de France. Le 20 janvier 1784, il se marie avec Jeanne-Françoise Bouyer – petite fille d'un pirate amnistié et installé dans la colonie au début du XVIIIe siècle – dont il aura six enfants, et il commence la mise en valeur d'une plantation sur la paroisse de Saint-André de Bourbon.

En août 1793, il reprend la mer avec le *Volcan de Mascarin*, armé à Saint-Denis de Bourbon, et en huit mois fait trois prises au voisinage du détroit de la Sonde, dont une corvette hollandaise et un navire génois. L'année suivante, il embarque second sur l'*Entreprise sous* les ordres du capitaine Le Gars pour une croisière sur la côte du Malabar. Au cours de celle-ci, il reçoit le commandement d'une petite prise, et il est contraint, en raison du mauvais état du bâtiment, de faire une relâche à Mangalore. Là-bas, il entre en relation avec Tipoo-Sahib, sultan de Mysore, toujours désireux d'obtenir l'aide des Français afin de parvenir à s'opposer à l'extension de la domination des Britanniques. Ripaud rassemble des aventuriers français, échappés des comptoirs avant leur conquête par les Anglais, leur donne une formation militaire, les rassemble dans un club jacobin et les met au service de Tipoo. En 1797, il s'embarque sur son petit bâtiment réparé, à destination de l'Île de France, en compagnie de deux envoyés de Tipoo. Ils sont reçus par le gouverneur Malartic qui leur promet des renforts, puis les expédie au Mysore sur la *Preneuse* avec une trentaine de volontaires recrutés aux Mascareignes, mais sans Ripaud. Celui-ci part en août 1799, en tant que second sur la corvette l'*Iphigénie,* de 18 canons, commandée par Malroux, pour une croisière à l'entrée du golfe Persique. Le 7 octobre, le corsaire s'empare de la *Perle*, appartenant à la Compagnie anglaise des Indes, avec plus de quatre millions de francs en espèces d'or et d'argent, et Ripaud en prend le commandement. Le 11, les deux bâtiments rencontrent le *Trincomalee,* corvette de guerre britannique de 20 canons ; l'*Iphigénie* s'accroche à celle-ci et se prépare à l'aborder lorsque le feu prend dans la soute aux poudres du navire anglais qui explose : les deux bâtiments coulent en quelques minutes, entraînant par le fond le capitaine Malroux avec une centaine d'hommes et le trésor récupéré sur la *Perle*, qui avait été transféré sur l'*Iphigénie.* Pendant la croisière suivante, de juillet 1800 à janvier 1801, sur la *Laurette*, de 4 canons, dont il a le commandement, il accomplit un magnifique exploit en enlevant à l'abordage, avec 30 hommes seulement, car les autres se trouvaient à bord des six prises faites précédemment, la corvette *Hope*, armée de 16 canons et montée par 84 Anglais et 66 Lascars ou matelots de l'Inde. C'est un exploit qui rappelle la prise du *Kent* par Robert Surcouf.

Avec le retour de la paix, il sollicite la fonction de capitaine de port de Saint-Denis de Bourbon, ce qui lui permet de se rapprocher de sa famille ; il commande aussi occasionnellement les avisos chargés d'aller chercher à Madagascar les produits alimentaires nécessaires pour le ravitaillement des îles. En janvier 1809, Decaen lui donne un brevet de lieutenant de vaisseau à titre temporaire et lui confie le commandement de la corvette *Créole* – 18 pièces de canon de 12 et 85 hommes – qui accompagne la division Hamelin (*Vénus, Manche, Entreprenant)* dans le golfe du Bengale. Envoyé en mission de ravitaillement à Sumatra, il attaque et pille le poste britannique de Tapanooly (actuellement Sibalga) et s'empare d'un brick (le *Friendship*) qui stationnait en rade. Il participe ensuite à la capture de deux gros bâtiments de la Compagnie anglaise des Indes, le *Charleston* et l'*United Kingdom,* avec des cargaisons valant chacune plus de 5 millions de francs, qui entrent au Port-Louis en janvier 1810. Ripaud poursuit

ensuite les voyages de Madagascar, capitaine de la flute *Diligente*, qu'il commande à partir de mars 1810. Le 15 août, se trouvant mouillé devant le Grand-Port, il est attaqué par une force anglaise, et pour éviter d'être capturé fait entrer son bâtiment en rade et le jette à la côte en prenant soin d'en retirer les munitions et les canons, utilisés ensuite pour renforcer le feu de la division Duperré au cours du combat du 22 au 27 août. Après la reddition du 4 décembre, il est embarqué à bord d'un parlementaire en compagnie de son fils aîné, François-Benjamin (1792-1812), qui servait sous ses ordres depuis 1804, tandis que le reste de sa famille demeure à Bourbon, et arrive en France en octobre 1811.

En janvier 1812, il reçoit le commandement de la corvette *Sapho*, ancrée devant Bayonne afin d'empêcher les Britanniques d'entrer dans l'Adour. Le 23 février 1814, le bâtiment est pris sous le feu d'un ennemi et le commandant, gravement blessé, est porté à terre où il meurt peu après. François-Benjamin, incorporé dans les marins de la Garde impériale, disparaît au cours de la retraite de Russie.

Philippe Haudrère

☛ *Bayonne, Côte du Malabar,* Decaen, Duperré, Hamelin, *Île de France, Madagascar,* Suffren, Surcouf

Ripner William (xviiie siècle)

D'origine américaine, William Ripner choisit le camp des *Insurgents* pendant la guerre d'Amérique. Son premier commandement est le *Serpent* avec lequel il fait une rançon le *John Mary*, 80 tx, le 22 septembre 1780. Il reçoit ensuite le *Prince Noir* qui est pris en mars 1781 par *HMS Lively*, un sloop de guerre commandé par le lieutenant Hayne, deux jours après sa sortie de Saint-Malo. Le *Four Brothers*, de Yarmouth, une prise qu'il venait de faire, est également reprise par le *Lively*. Il reçoit ensuite le commandement de la *Mouche*, de 40 tx, 12 canons, 6 pierriers, 48 hommes, en 1781-1782, puis celui du *Petit Commandant*, 40 tx, armé par Louis Marchand. William Ripner, appareille le 29 août 1782 et fait deux prises avant d'être capturé le 10 septembre 1782. La liquidation générale se monte à 49 850 l-t. Avec cinq autres capitaines américains – John Moulston, Négus, Fall, Kelly et Dowling –, Ripner, est nommé lieutenant de frégate à la fin de la guerre. Au total il fait pour 463 816 l-t de prises de 1778 à 1783.

Resté en France, William Ripner redevient capitaine corsaire en 1793 avec le *Sans Peur.* Nommé lieutenant de vaisseau en 1794 pour participer à la défense de Dunkerque, il retrouve un commandement corsaire après la fin de l'embargo en 1795 et obtient la lettre de marque n° 2 le 21 août 1795 pour le cutter le *Petit Diable*, 8 canons, 44 hommes armé par Hayet. Il reçoit ensuite le commandement du lougre corsaire le *Marsouin*, 14 canons et 50 hommes, qui est pris le 10 avril 1799 par *HMS Astrea*. Libéré, William Ripner prend ensuite le commandement de la *Désirée* en 1800. En 1802, il est nommé capitaine de frégate et n'apparaît plus comme corsaire.

Patrick Villiers

☛ Dowling, *Dunkerque,* Fall, Kelly, Moulston

Roanoke

En avril 1584, Walter Raleigh envoie une expédition sous le commandement de Philip Amadas et d'Arthur Barlowe, guidée par Simão Fernandes, pilote portugais converti au protestantisme. Il s'agit de reconnaître la côte orientale du continent américain entre les degrés 35 et 40 de latitude nord et de choisir un site pour l'établissement d'une future colonie. Cette partie de la côte paraît idéale. Son climat et sa latitude semblent propices à la culture de denrées méditerranéennes et, située sur la route de retour des galions espagnols sans être trop éloignée des Antilles, elle offre un site parfait pour abriter une base corsaire. En juillet, l'expédition gagne les *Outer Banks*, une région de la Caroline du Nord constituée d'un cordon

d'îlots sablonneux qui s'étendent à perte de vue et sont séparés par d'étroits passages ouvrant des accès difficiles sur de larges baies appelées *sounds*. Les Anglais s'installent sur l'île Hatarask, dans la Pamlico Sound. Cette île est située sur une côte très ventée et à la merci de tempêtes tropicales. Le choix d'un tel site apparaît de nos jours comme bien malencontreux mais il correspond à des considérations stratégiques spécifiques. Ne voulant pas répéter les erreurs des Français de Fort Caroline vingt ans auparavant, les Anglais pensent que ce lieu, dissimulé par le cordon littoral, est idéalement protégé contre un assaut maritime espagnol et de surcroît assez éloigné de la Floride pour également empêcher une attaque terrestre. Raleigh ne regarde pas seulement en direction du continent mais également du côté de la mer. Ronaoke a pour vocation d'être à la fois une tête de pont sur le continent et une base corsaire.

Dans les mois qui suivent le retour de l'expédition, Raleigh connaît son heure de gloire et est anobli, en janvier 1585. Avec l'aval de la reine, symbolisé par le droit qu'il obtient de baptiser le territoire *Virginia*, en hommage à la virginité, réelle ou supposée, de celle-ci, Sir Walter Raleigh organise une nouvelle expédition. Le conflit avec l'Espagne qui s'ouvre cette année-là avantage son parti à la Cour car nul besoin désormais pour la couronne d'être prudente. En avril 1585, une flottille de sept navires, dont un appartenant à la reine, quitte Plymouth avec 600 hommes à bord. L'expédition est placée sous le commandement de Sir Richard Grenville et les troupes sous les ordres de Ralph Lane, qui tous deux serviront également en Irlande. À la fin du mois de juin, Grenville arrive en Caroline du Nord. Il fait bâtir un fort sur l'île Hatarask et y laisse Lane avec une centaine d'hommes, soit beaucoup moins qu'initialement prévu en raison d'un manque de vivres. Tandis que sur la route du retour, Grenville capture un galion espagnol dont la vente de la cargaison couvre une grande partie des dépenses occasionnées par l'expédition, Lane explore la région vers le nord et l'ouest en espérant trouver des mines ou un accès vers le Pacifique. Leur découverte la plus significative est la baie de Chesapeake qui offre une magnifique rade capable d'accueillir de nombreux navires et un territoire bien irrigué et regorgeant de ressources.

En juin 1586, Sir Francis Drake, après avoir mené des exactions contre les bases espagnoles aux Antilles et en Floride, arrive à Roanoke où il trouve ses compatriotes malades et affaiblis. Apportant eau et nourriture ainsi que des troupes fraîches, Drake accepte de laisser à Lane un navire assez grand pour rentrer en métropole mais aussi assez maniable pour lui permettre d'explorer la région à la recherche d'une meilleure rade. Or, une violente tempête s'abat soudainement sur les *Outer Banks* et le navire en question est perdu en mer. Lane décide alors de rentrer en Angleterre avec tous les colons. Un mois après, Grenville, retardé par des opérations de course dans l'Atlantique, arrive avec des renforts et trouve le site abandonné. Il commet l'erreur de laisser une quinzaine d'hommes sur l'île Roanoke pour tenir la place avant de repartir. Sans surprise, on ne retrouva jamais leur trace.

En 1587, Raleigh organise une nouvelle expédition avec, cette fois-ci, de nouveaux objectifs. Au site de Roanoke, désormais jugé trop dangereux et inapproprié, les Anglais préfèrent la baie de Chesapeake. D'autre part, Raleigh souhaite fonder une colonie de peuplement et non une base militaire. Il envoie en Virginie trois navires avec à leur bord 110 colons (dont 18 femmes), principalement des artisans et des fermiers, devant chacun recevoir 200 hectares. Une ville, la City of Raleigh, sera fondée au cœur de la colonie. Alors que le cartographe et peintre John White est nommé gouverneur, assisté d'un conseil de douze membres, Raleigh devient une sorte de seigneur omnipotent au sommet de cette structure politique embryonnaire. En mai, les trois navires quittent l'Angleterre et arrivent à Roanoke fin juillet. Leur mission est de récupérer les quinze hommes laissés par Grenville et de poursuivre leur route

vers le nord afin de choisir un nouveau site dans la baie de Chesapeake. Or, non seulement ils ne trouvent personne à Roanoke mais le pilote portugais Simão Fernandes se serait opposé à John White et aurait décidé de laisser le gouverneur et les colons à Roanoke. Après quelques jours, White décide de retourner en Angleterre pour y chercher des renforts.

White arrive en Angleterre en novembre 1587. Raleigh met en place une expédition pour apporter eau et provisions aux colons mais il est déjà trop tard. La monarchie a interdit à tout navire de quitter les ports anglais en vue de l'attaque lusitano-espagnole qui se prépare. La nation est en danger. Vaisseaux, armateurs, capitaines et marins sont tous réquisitionnés. Impossible, à l'évidence, de sauver l'Angleterre et de coloniser le Nouveau Monde simultanément. D'ailleurs, le Conseil privé, l'organe le plus proche du monarque, interdit explicitement à Raleigh d'envoyer des navires en Caroline du Nord. Usant de leur influence, White et Raleigh obtiennent en avril le droit d'affréter deux pinasses mais, après avoir combattu des corsaires rochelais dans l'Atlantique, ces derniers reviennent en Angleterre. Au début de l'année 1590, John Watts, le plus riche armateur du pays, s'apprête à armer trois navires pour un raid aux Antilles. Cependant, craignant un nouvel assaut espagnol, la couronne réitère son interdiction de quitter les ports anglais. À ce moment, Raleigh, toujours influent à la Cour, intervient pour obtenir une autorisation exceptionnelle de naviguer pour Watts qu'il lui remet contre la promesse de donner ordre à ses navires de s'arrêter en Caroline du Nord sur le chemin du retour. En août 1590, exactement trois ans après le départ de Grenville, soit une éternité pour une poignée de colons plongés dans un environnement hostile et dépendants de renforts pour leur survie, deux navires de l'expédition de Watts, avec White à leur tête, arrivent à l'île de Roanoke. Les Anglais trouvent le fortin vide et le mot Croatan et les trois lettres C-R-O gravés sur deux arbres. Il avait été convenu entre Grenville et les colons que ces derniers, s'ils quittaient l'île, devaient inscrire sur un arbre leur destination et graver une croix de Malte s'ils étaient en danger. Pas de croix, ils sont donc saufs et se sont retirés sur l'île voisine de Croatan, lieu de naissance de l'Indien Manteo. Une tempête empêche les navires d'accéder à Croatan et il est décidé que l'un d'entre eux ira passer l'hiver aux Antilles et reviendra au printemps alors que l'autre retournera directement en Angleterre. Personne ne reverra jamais les colons de Roanoke.

Roanoke est restée dans les annales de l'histoire de l'expansion anglaise et des États-Unis comme « la colonie perdue ». Mais a-t-elle été perdue ou abandonnée ? En 1589, alors que l'interdiction de navigation était levée, Raleigh n'envoie pas de navires en Caroline du Nord et pourtant il arme des vaisseaux pour la course. En 1591 et en 1592, il finance deux expéditions aux Antilles, oubliant Roanoke. Il est également aveuglé par le mythe de l'El Dorado, ce chef amérindien au corps couvert d'or et à la tête d'un empire fondé dans la jungle guyanaise sur les rives de l'Orénoque que les Espagnols comparent à celui des Incas. En 1593, à peine sorti de la Tour de Londres où Elisabeth l'a fait enfermer pour avoir épousé une de ses demoiselles d'honneur, impatient de regagner faveurs et fortune, Raleigh monte une expédition vers Trinidad et les côtes de Guyane. Deux ans plus tard, il s'embarque pour l'Orénoque avec quatre navires et 300 hommes. Après une campagne de huit mois et malgré quelques victoires contre les Espagnols, il revient en Angleterre sans or ni conquêtes. En 1602 et en 1603, il envoie le capitaine Samuel Mace sonder la baie de Chesapeake et les fleuves adjacents à la recherche des colons de Roanoke mais n'est-ce pas un peu tard ? Que sont devenus les survivants de Roanoke ? En l'absence de témoignages, les historiens n'ont pu qu'échafauder des hypothèses. En gardant à l'esprit qu'elles ne sont pas mutuellement exclusives puisque les Anglais ont pu se séparer et subir des sorts différents, celles-ci se limitent à trois. Le fortin a pu être pris d'assaut par les autochtones, ces derniers tuant les hommes

mais adoptant les femmes et les enfants. Peut-être la plupart des colons sont-ils morts de faim et de maladie et les survivants se sont indianisés. Il est possible enfin que certains aient choisi de partir et d'autres de rester au fort. Le terme Croatan étant, clé apparente de l'énigme, ambigu car il peut désigner à la fois une île et une tribu. Se seraient-ils rendus à Croatan ou auraient-ils été attaqués par les Croatans ?

Bertrand Van Ruymbeke

☛ DRAKE, *ÉTATS-UNIS, FORT CAROLINE,* GRENVILLE, *LONDRES,* RALEIGH, WATTS

ROBERTS BARTHOLOMEW DIT *BLACK BARTY* (1682, Haverfordwest [Pays de Galles]-1722)

Le pirate le plus fécond dans son métier : ainsi est présenté le capitaine Roberts par les auteurs anglo-saxons. Entre 1719 et 1722, il s'empare de plus de quatre cent soixante navires et selon Charles Johnson (alias Defoe ?), sa longévité sur mer est remarquable au regard d'autres carrières, hautes en couleur mais très brèves. Natif du Pembrokeshire (Pays de Galles), il connaît des débuts assez semblables à d'autres de ses compagnons : un embarquement jeune, des qualités de navigateur qui lui permettent de gravir les échelons. En 1719, il est second sur la *Princesse galère* sous les ordres du capitaine Abraham Plumb. Le négrier est surpris au mouillage d'Anamabou par les deux bâtiments pirates de Howell Davis. Contraint au vu de son expérience ou désireux de briser ses chaînes, Roberts accepte d'être débauché et sert son nouveau maître jusqu'à l'île de Principe. Lorsque Davis est tué par les Portugais alors qu'il était à terre, Roberts est élu par ses compagnons pour lui succéder. Le nouveau capitaine ne conserve que le plus gros des navires. Le *Rover* (le *Vagabond*) appareille de l'île maudite avec un équipage de 100 à 120 hommes, non sans s'être vengé des Portugais : le fort est ruiné et deux navires détruits. Les pirates, dans les jours qui suivent, prennent un négrier hollandais qu'ils pillent et un britannique qu'ils incendient. Ils traversent l'Atlantique et gagnent le Brésil. Devant Bahia, ils aperçoivent un convoi de navires armés au mouillage, protégé par deux escorteurs. Roberts, profi tant de l'éloignement des vaisseaux de guerre, s'empare à l'abordage du plus fort des marchands (40 canons et 150 hommes). Le butin, estimé à 50 000 £, se compose de sucre, de cuirs et de tabac. Le Brésil est surtout convoité, depuis deux décennies, pour ses mines d'or et de diamants. Pierreries et monnaies d'or sont au rendez-vous. Pour écouler cette précieuse cargaison, Roberts met le cap sur l'île du Diable (îles du Salut). L'accueil est forcément très chaleureux. Mais le Gallois commet l'erreur d'aller à la rencontre d'un sloop du Rhode Island, chargé de munitions de bouche. Profitant de son absence, son lieutenant Walter Kennedy disparaît avec le *Rover* et la prise portugaise. Il faut repartir de zéro. Cette fois, avec un équipage restreint de 40 hommes et un modeste sloop, la *Fortune*, Roberts prend soin d'établir une charte de bonne conduite afin de se prémunir d'une nouvelle trahison. Malgré la capture de quatre marchands, il doit essuyer un feu meurtrier d'un navire armé à la Barbade pour le chasser. À la Dominique, il échappe de peu à deux garde-côtes envoyés depuis la Martinique. Il juge prudent de prendre le large et de profiter de la saison pour compléter son équipage à Terre-Neuve (juin 1720). Le port de Trepassey, près du cap Race, est détruit, plusieurs dizaines de bâtiments de pêche, tant anglais que français, sont incendiés. Rogozinski évoque la capture de 26 sloops et 150 bateaux de pêche sans compter la destruction des installations de séchage de la morue le long des côtes. Entre-temps, Roberts a changé plusieurs fois de navires pour finir sur un français de 26 canons, rebaptisé la *Royal Fortune*. La capture du *Samuel* de Londres lui apporte 9 000 £. Il peut revenir avec de nouvelles recrues aux Antilles, multipliant les prises et terrorisant les populations des littoraux américains. Animé du désir de narguer le gouverneur de la Barbade et son homologue

martiniquais, autant que de celui de faire du butin, Bartholomew Roberts arbore son nouveau *Jolly Roger* où il se représente, un long couteau à la main, écrasant sous chaque pied une tête de mort désignant ses deux ennemis (ABH = *A Babardian's Head* et AMH = *A Martinican's Head*). C'est durant cette campagne antillaise des premiers mois de 1721 que les violences commises atteignent leur paroxysme, notamment lors de la prise d'un interlope hollandais, de 32 canons, près de Sainte-Lucie, dont l'équipage a tenté de résister jusqu'au bout. Une quinzaine de navires, anglais comme français, ont été capturés. Roberts décide de raccommoder ses navires sur la côte nord d'Hispaniola et, pour garder la main sur ses hommes, envisage de retourner en Afrique. Il gagne d'abord la rivière du Sénégal. Là, il apprend la présence de deux frégates de 50 canons, sous le commandement de Chalenor Ogle, spécialement armées pour chasser les gens de son espèce. Peu avant son arrivée, deux autres chasseurs de pirates français croisaient de concert dans ces eaux, les vaisseaux du Roi le *Griffon* et la *Vénus*. La proximité des deux vaisseaux de Sa Majesté n'empêche pas la *Royal Fortune ou Bonne Fortune* de 18 canons et sa conserve française, le *Ranger* (le *Gardien*), de longer lentement la côte, multipliant les prises, les rançonnements et les déprédations. La *Onslow*, bâtiment de la *Royal African Company*, se substitue au *Ranger*. Les vents poussent l'escadre pirate jusqu'au cap Lopez. C'est là que le rejoignent les frégates de la *Royal Navy*, le 22 février 1722. Les équipages d'Ogle sont décimés par la fièvre, mais le nombre de canons fait la différence. La *Swallow* (l'*Hirondelle*) s'empare d'abord de la *Onslow* (140 hommes dont 40 Noirs) puis, au cours d'une ultime action, elle s'en prend à la *Royal Fortune* (228 hommes dont 48 Noirs). Roberts tente de sortir de son repaire. Son équipage, ivre en partie, est difficile à manœuvrer, le vent lui manque. Bartholomew Roberts, qui trinquait avec la mort sur son premier pavillon noir, brave et lucide jusqu'au bout, est tué au cours du combat. À en croire les données relatives aux procès, près d'une centaine de pirates blancs sont morts et une dizaine de Noirs. Les forbans survivants (187 Blancs et 77 Noirs) sont menés à la forteresse du cap Corse : le 28 mars, 52 forbans sont pendus sous les murs du château (28 %), 20 sont condamnés sur place à sept ans de servitude, 19 sont emprisonnés, 77 acquittés et 19 meurent avant leur procès. Les Noirs sont réduits à nouveau à l'esclavage. Ogle est fait chevalier à son retour en Angleterre. La capture d'un vaisseau de guerre français et l'assassinat du gouverneur de la Martinique qui se serait trouvé à bord, relevant de l'imagination pure, il est difficile d'accepter en bloc ces suites de captures que transmettent génération après génération les historiens anglo-saxons. Rien n'est précis, aucune liste n'est fournie. À ne retenir que la présence de Bartholomew Roberts dans le golfe de Guinée, entre août 1721 et février 1722, le répertoire de Jean Mettas indique la traite dans cette zone de 16 négriers nantais, 1 rochelais, 2 havrais et 1 lorientais, 1 martiniquais et 6 malouins. Qu'arrive-t-il à ces 27 bâtiments ? Pour 20 d'entre eux rien du tout. Le *Duc de la Force* de Saint-Malo, en compagnie de l'*Union*, l'*Hermione* et le *Saint-René*, tous trois de Nantes, s'éloignent de Judah lorsque, le 23 septembre 1721, une frégate hollandaise prévient de l'arrivée des forbans. En revanche, le *Comte de Toulouse* du Havre est bel et bien capturé, conduit à Sierra Leone et n'est pas restitué. Plus intéressant, le *Saint-Isidore* de Saint-Malo est rançonné le 22 janvier 1722 : 16 marcs d'or soit l'équivalent de 35 captifs (10 % en gros de la cargaison). La *Sainte-Agnès* de Nantes est rançonnée dans les mêmes conditions. Rien qui soit négligeable, mais un seul navire réellement s'est volatilisé, étant, on peut en être certain, convenablement assuré !

Philippe Hrodej

☛ DAVIS, PAVILLONS DES CORSAIRES ET PIRATES

ROCHUSSEN ISAAC
(1631, Flessingue-ap. 1697)

La famille Rochussen est originaire de Rotterdam. On ne sait pas si Isaac agit en tant que corsaire lors des deux premiers conflits anglo-hollandais, mais il doit sa renommée à une action d'éclat au début de la troisième guerre. Le 7 juillet 1672, il s'empare, sur l'*Eendracht*, près des Sorlingues, d'un riche navire anglais revenant des Indes, le *Falcon*, chargé de divers produits dont des diamants, des perles et des épices. La prise est ramenée à Amsterdam et non à Flessingue. L'armateur Abraham van Peere reçoit de la vente du navire et de la marchandise la somme de 350 000 fl. Rochussen se voit octroyer une médaille en or rappelant ce succès. On le retrouve plus tard, lors de la guerre de la Ligue d'Augsbourg, devenu armateur d'au moins trois navires corsaires qui totalisent durant le conflit trente-deux prises. Son fils Isaac junior suivra le même chemin, mais commerce aussi dans le vin et le bois. Isaac Rochussen senior meurt en 1710. Sa descendance continue ses activités dans la banque et l'assurance. En revanche, elle retourne vivre à Rotterdam où elle donne, aux XVIII[e] et XIX[e] siècles, des artistes, des officiers et des administrateurs coloniaux.

Roberto Barazzutti

☛ *FLESSINGUE*

ROGERS WOODES (v.1679, Bristol-15 juillet 1732, Nassau)

Le père de Woodes Rogers, de même prénom, mort en 1706, était sans doute capitaine marchand et descendait d'une famille originaire de Poole. Le fils suit le même chemin, car on retrouve un Wood Rogers comme maître de l'*Elizabeth* en partance pour Terre-Neuve. Sans qu'on puisse déterminer les ressorts de cette alliance, l'ascension sociale est rapide grâce au mariage de Woodes avec Sarah, fille de William Whetstone, ancien capitaine marchand de Bristol à la carrière exceptionnelle puisque nommé contre-Amiral de l'escadre blanche en janvier 1705, mois du mariage, avant d'être appointé comme commandant en chef des Indes occidentales et fait chevalier le mois suivant. Bristol traverse alors une période difficile. Son commerce se réoriente vers l'Afrique du fait du monopole de la *Royal African Company* tandis que ses morutiers à Terre-Neuve et le négoce avec les Antilles sont touchés de plein fouet par la course française : entre 1707 et 1710, un tiers des navires à destination de l'Afrique sont capturés. La flotte du tabac qui relie la Virginie à Bristol a perdu 30 bâtiments, uniquement en 1706. La course apparaît comme une solution transitoire : 117 lettres de marque sont délivrées entre 1708 et 1712 et Woodes Rogers aurait été propriétaire d'un corsaire nommé le *Whetstone*. Une opération d'envergure permettrait non seulement de soutenir cette réorientation mais serait l'occasion pour la plupart des 17 marchands qui sont intéressés dans ce projet de redresser leurs finances : John Batchelor, Francis Rogers, Thomas Dover ou Thomas Goldney, ce dernier emprisonné pour dettes après le départ de l'expédition. L'idée n'est pas originale, il s'agit de marcher sur les traces de Drake et de Cavendish et sur celles, plus récentes, des Malouins. Deux frégates, le *Duc* (320 tx, 30 canons et 117 hommes) et la *Duchesse* (260 tx, 26 canons et 108 hommes, capitaine Stephen Courtney) sont armées. Parmi les équipages, des officiers réputés tel William Dampier, maître et pilote sur le *Duc,* dont l'expérience, tirée de ses précédents voyages, est fondamentale. L'appareillage a lieu le 2 août 1708. Les deux navires font voile sur les Canaries, où une barque espagnole est capturée aux abords de l'archipel. Après des escales de ravitaillement aux îles du Cap-Vert et à Saint-Vincent, les Anglais sont devant les Malouines : Alain Porée, en route pour la mer du Sud à bord de la *Notre-Dame de l'Assomption*, leur échappe de peu. Après avoir doublé le cap Horn, ils atteignent l'île de Juan Fernandez, le 31 janvier 1709. C'est là qu'Alexander Selkirk, abandonné

par Stradling et Dampier quatre ans auparavant, est récupéré, de quoi inspirer Daniel Defoe pour son Robinson Crusoë. En prenant pour base les îles Lobos de la Mar (Pérou), plusieurs prises sont faites dont l'ancien *Hâvre-de-Grâce*, vaisseau français vendu aux Espagnols (15 avril). Lors de l'abordage, John, le jeune frère de Woodes âgé de 21 ans, est tué. La ville de Guayaquil, sur l'île de Puna, est pillée : le butin s'élève à 2 000 £ et la rançon exigée pour ne pas incendier la ville atteint à 27 000 piastres. Rogers est à la tête de six navires lorsqu'il relâche aux Galapagos. Le 22 décembre, après deux mois de croisière devant l'île de Gorgona (Colombie), où les Espagnols peuvent racheter une partie du butin, Rogers s'empare, au large de la pointe californienne, d'un des galions de Manille, la *Notre-Dame de l'Incarnation*, rebaptisée le *Batchelor*. Blessé mais riche, Rogers atteint Guam, les Moluques puis Batavia (juin 1710) où il demeure près de quatre mois. Par le cap de Bonne-Espérance, il regagne l'Angleterre et entre dans la Tamise, le 14 octobre 1711. Le récit de son voyage paraîtra un an plus tard. La valeur totale des prises atteint 147 975 £ pour un coût total de 49 584 £. S'agissant du tiers de l'équipage, chaque homme touche 42 £. Rogers, qui n'avait pas pris part à l'armement, perçoit 14 000 £ sans que les éventuelles tractations réalisées à Batavia avec le gouverneur représentant la *VOC* soient éclaircies.

Une nouvelle carrière s'ouvre pour le corsaire. L'archipel des Bahamas relève de l'Angleterre depuis 1629, mais la chose reste très théorique. En 1717, Rogers propose à la Couronne le rétablissement de cette colonie abandonnée par ses propriétaires. En février 1718, il en est nommé capitaine général et gouverneur en chef. Il quitte l'Angleterre deux mois plus tard. Sa commission mentionne que son souci principal est de lutter contre la piraterie, endémique dans ces lieux, par la force ou la persuasion. À cet égard, il détient une promesse d'amnistie générale en date du 5 septembre 1717 pour tous les forbans qui déposeront les armes dans l'année, jour pour jour. À son arrivée (25 juillet), la plupart des pirates profitent de cette clémence, sauf Edward Teach et Charles Vane. Pour certains, cette bonne conduite durera peu de temps tel Howell Davis. La tâche est ardue. Le fort Nassau est en piteux état, il est consolidé et réarmé. La milice est inexistante, trois compagnies sont mises sur pied. Le commerce n'existe qu'à travers le butin des pirates. Rogers essaie d'expédier du sel à Terre-Neuve et cherche à développer la chasse à la baleine, et à cultiver la canne et le coton. Il veille à l'application de la loi avec fermeté : dix pirates sont pendus. Il s'agit d'empêcher qu'un trop grand nombre de ces gens, rebutés par une vie laborieuse, ne s'échappe à nouveau. Endetté, découragé, peu écouté par le Bureau du commerce, il décide de plaider personnellement sa cause à Londres en 1721. Non seulement le statut de la colonie n'est pas changé mais Rogers est emprisonné pour dette. Le soutien de Robert Walpole lui permet de retrouver la faveur du roi George II. Durant l'été 1729, il rejoint New Providence, accompagné de ses deux enfants. Il peut enfin organiser une véritable assemblée sans qu'à sa mort, survenue en 1732, les relations ne se soient améliorées avec les six Lords propriétaires, finalement plus difficiles que la coexistence avec les pirates. Sarah Whetstone meurt également en 1632 à Londres. Son fils, William Whetstone Rogers, meurt trois ans plus tard à Ouidah au cours d'un voyage de traite destiné à fournir des esclaves à la petite colonie. Sarah Rogers meurt célibataire en 1743. Il n'y a pas de descendants.

Philippe Hrodej

☛ *BATAVIA*, CAVENDISH, DAMPIER, DAVIS, DRAKE, *LONDRES*, *NEW PROVIDENCE*, PORÉE, TEACH, VANE

ROMEGAS MATHURIN D'AUCH LESCOUT DIT (1529-4 novembre 1581, Rome)

Chevalier de l'Ordre de Malte en 1547, Mathurin d'Auch Lescout, dit Romegas, est natif d'une famille issue de l'ancienne noblesse gasconne dont on trouve déjà trace au milieu du Moyen Âge. Vraisemblablement né en 1529,

dans le château familial de Masonville situé dans le diocèse de Lectoure, Romegas accomplit au sein de son ordre une carrière brillante et rapide, s'illustrant autant dans les hauts faits d'armes que dans des épisodes corsaires nombreux qui lui valent la gloire de son vivant et le fait d'être considéré comme le symbole de la perfection corsaire chevaleresque, en un temps où cette activité domine les relations entre les rives de la Méditerranée occidentale. À tel point qu'il devient difficile de démêler la réalité de la légende : il aurait réchappé de la noyade lors de la tempête qui détruisit presque entièrement la flotte de l'Ordre dans le port de Malte, en 1555, et aurait même sauvé des forçats enchaînés. De même, en 1562, il aurait, lors d'une course, libéré quelque cent cinquante captives chrétiennes destinées au sérail du sultan, s'attirant une gloire immédiate dans les ports du Ponant.

Il est toutefois certain que Romegas fut l'un des plus célèbres chevaliers corsaires de l'Ordre de Malte de la seconde moitié du XVI[e] siècle. Après l'accomplissement de ses quatre caravanes obligatoires, c'est dans les années 1550 qu'il débute réellement une carrière maritime ininterrompue pendant presque vingt ans : rien qu'entre 1557 et 1568, il conduit dix opérations de course publique au nom de l'Ordre (Archives de Malte), tant au Levant qu'au large des côtes barbaresques, sans compter ses départs à titre privé. Contrairement à nombre de chevaliers qui n'aspirent qu'à la direction d'une commanderie européenne, Romegas, pourtant commandeur de Douzains, Saint-Félix et Puysubran, dans le prieuré de Saint-Gilles et de Toulouse, manifeste un goût certain pour la mer et n'a jamais quitté longtemps le Couvent de Malte. Guerrier intrépide, il s'illustre alors aussi bien en France, où il se voit confier par Monluc le commandement de la cité de Lectoure en 1567, qu'en Méditerranée, lors du siège de Malte de 1565, ou durant la bataille de Lépante à laquelle il prend part en 1571. Ses hauts faits maritimes lui valent d'être successivement élu commissaire des caravanes en 1573, général des galères en 1575, avant de devenir grand commandeur et grand prieur de Toulouse en 1576.

Cette carrière brillante s'achève pourtant de manière houleuse. Participant à la conjuration du Couvent contre le grand maître Jean de la Cassière en 1581, il est élu lieutenant du Magistère par le Conseil de l'Ordre, et, pour asseoir sa nouvelle autorité, réclame l'emprisonnement du grand maître déchu. Convoqués tous deux à Rome avec leur clientèle, afin de plaider leur cause, Romegas se trouve désavoué à la fois par le Saint-Siège et l'opinion publique, et meurt rongé par la maladie et le chagrin. Il est enterré dans l'église de la Trinité des Monts de Rome.

Anne Brogini

☛ *MALTE*

ROOLS FRANTZ DIT *FRANÇOIS ROLLE* (?-ap. 1706)

Selon son acte de mariage à Cayenne (13 juillet 1695), Frantz est le fils de Simon Rools et de Suzanne Yanne de Flessingue. En 1684, il est le maître d'équipage de la *Mutine* (capitaine Michel Andresson). Il est élu capitaine à sa place après le désastreux combat contre le *Bauden* de l'*East India Company* au large des côtes d'Afrique (16 novembre 1686). Il passe près de sept ans dans la mer du Sud. « Il est brave, vigilant et habile homme de mer, dira de lui le gouverneur de Cayenne Ferrolles. Tout l'équipage confesse que sans lui, il ne serait jamais revenu ». Le premier objectif des flibustiers était de rejoindre leurs camarades qui étaient passés par l'isthme de Panama. Cette rencontre a lieu de justesse dans le petit port de Guatulco, dans le golfe de Tehuantepec, le 17 septembre 1687. Les flibustiers, commandés par Le Picard et Georges Hout, s'apprêtaient à retourner aux Antilles. La jalousie et la méfiance font avorter cette rencontre si prometteuse. Cependant, plusieurs prises considérables sont réalisées. Le journal de bord de Rools a été ramené en

France par François Massertie. Les dates pour la plupart sont fausses de plusieurs semaines. À la fin de l'année 1693, Rolls passe le détroit de Magellan. Il désarme à Cayenne avec 43 flibustiers, le 11 avril 1694. Il y épouse Françoise Boss en présence de tous les officiers de la colonie. Avec deux autres flibustiers, il acquit l'ancienne sucrerie de Lefebvre de la Barre à Mathoury, de 4000 pas au carré. Mais faute de main-d'œuvre, les associés se séparent et François Rolls demeura seul pour diriger cet immense domaine qui périclite. En 1706, ce n'est plus qu'une rocourie très médiocre avec une dizaine d'esclaves et 30 bêtes à cornes.

Jacques Gasser

☛ ANDRESSON, FLIBUSTIERS, PICARD

ROUSSAY RAÏS (?-ap. 1696)

Le raïs Roussay doit sa célébrité à l'exploit retentissant réalisé en octobre 1693, son premier « gros coup » de capitaine, la capture d'une caravelle portugaise au large de Madère, avec à son bord le gouverneur des Açores, Dom Melchior de Torre et sa suite, soit en tout 31 personnes dont deux femmes et deux religieux : « Un corsaire de cette ville, nommé Roussay, commandant un vaisseau armé de 14 pièces de canons et de 100 hommes d'équipage, a pris, sur la hauteur des isles de la Madère, une caravelle portugaise, où sur icelle estoit embarqué Don Belchior de Tourré, quy estoit sy-devent gouverneur de Seigne, en la province de l'Algarve, qui s'en alloit pour être gouverneur aux isles de la Tersère. Il avoit son fils avec luy, âgé d'environ 22 ans, un gentilhomme nommé Don Antoine de Mello, deux frères de l'ordre de Saint-François pour ses chapelains, et un page et autre suitte de ses gens de service ». Le gouverneur des Açores est accueilli par Jean-Baptiste Estelle, le consul de la nation française à Salé, avant d'être appelé à Meknès par le sultan du Maroc Moulay Ismâ'îl, en octobre 1694. Pour la libération de Dom Melchior et de son fils, le sultan exige la remise de 100 pièces de draps, 100 colonnes de marbre et la relaxation de 40 Mores. En mai 1696, le gouverneur des Açores est de nouveau renvoyé à Salé où on réclame la somme de 10000 piastres (soit 30000 l-t) et 8 Mores en échange de sa mise en liberté.

Les campagnes suivantes de raïs Roussay ne sont marquées par aucune opération de grande envergure, mais quand il reprend la mer vers la fin de l'année 1695, il réussit à intercepter à hauteur des îles Canaries une barque espagnole capturée précédemment par une tartane française commandée par Claude Champion, « se disant un des meilleurs maîtres à bombes de France ». Les vents contraires l'obligent malheureusement à renoncer à la conduite de sa prise à Ceuta. C'est à Alger qu'il relâche pendant un mois, pour ne rentrer à Salé que le 15 mars de l'année suivante.

Léila Maziane

☛ *ALGER, SALÉ*

ROUX GEORGES DIT *ROUX DE CORSE* (1704, Tinos-1792)

Comme l'écrit Ch. Carrière, « dans la longue théorie des négociants marseillais du XVIII[e] siècle, Georges Roux ne ressemble à personne. […] Parti de peu, sinon de rien, porté par les siens d'un élan rapide et continu, il devint riche, opulent même, célèbre et l'on parla de lui en haut lieu et fort loin ». Par sa naissance dans une île de la mer Egée, Georges Roux est d'abord sujet de la République de Venise. Il doit son surnom – encore mentionné dans son contrat de mariage – à l'origine corse de sa mère Maria-Anna-Catarina Franceschi et de sa grand-mère paternelle, fille du corsaire cap-corsin Giorgio-Maria Vitali (né vers 1620 et tué en 1668 à Constantinople, sergent général des bâtiments de guerre de la république de Venise).

Georges Roux s'installe avec sa famille à La Ciotat, près de Marseille, vers 1714. Jeune marin, il apprend le métier en accompagnant

son père, Jean-François, capitaine de bâtiment marchand, lors de voyages en Méditerranée, notamment au Levant en caravane. En 1725, Jean-François, désormais reconnu ainsi que les siens comme « vrais naturels français », s'installe à Marseille, arme des navires pour le Proche-Orient sous le commandement de son fils Georges et pour les Iles françaises d'Amérique avec son autre fils Jean-André. Deux ans plus tard, il constitue avec Georges, « émancipé » depuis le 8 février 1727, la société Jean-François Roux & fils. À l'occasion de son mariage avec Lucie Béraud (11 février 1727), fille d'un négociant marseillais, Georges reçoit de son père divers biens dont un tiers de propriété des navires la *Thétis* et la *Marie-Fortunée*.

Pendant près de quarante ans, Georges Roux, désormais armateur-négociant, commerce avec les Antilles, y expédie des marchandises, des espèces et des colons (Martinique) et participe, en retour, à la diffusion du café des plantations des îles qui, après 1735, détrône en Méditerranée le moka ottoman. Signe de sa richesse, en 1741, il fait édifier à Marseille l'hôtel le plus grandiose que la ville ait jamais vu (rue Montgrand, préfecture en 1805 et actuel lycée). Chevalier de Saint-Michel en 1742 et premier échevin de Marseille en 1744, il met le port en défense contre l'escadre anglaise de l'Amiral Matthews, finance l'arsenal de Toulon à la demande de Maurepas durant la participation française à la guerre de Succession d'Autriche (1744-1748). En 1746, disposant déjà d'une solide fortune, il achète la terre de Brue pour y édifier une petite cité autour d'une manufacture de soie et d'un somptueux château flanqué d'un vaste pigeonnier (pour 12 000 têtes) ; le seigneur de Brue et du Pavillon fait cultiver les terres et forêts environnantes par des centaines de colons venus d'horizons divers. Anobli en 1750, avec le titre de marquis de Brue, fastueux et gagné par la démesure, il n'hésite pas à déclarer la guerre au roi d'Angleterre « en son propre et privé nom » (Voltaire), ce qui en étonne plus d'un à commencer par Louis XV qui veut qu'il lui soit présenté à Versailles !

C'est précisément pendant la guerre de Sept Ans (1756-1763) que Georges Roux arme en course plusieurs navires ; sur les quatre-vingt douze commissions en guerre enregistrées par l'amirauté à Marseille de décembre 1756 à février 1761, dix sont à mettre au compte de Roux de Corse. En 1756, ce sont les vaisseaux *Télémaque* (capitaine Félix de Contrepont, 300 tx, 20 canons, 300 hommes d'équipage), *Marie-Désirée-Marseille* (capitaine Charles Poulhariez), le brigantin *Heureuse Thérèse* (capitaine Pierre Pellogien) et le senau *Amitié* (capitaine Derue) ; l'année suivante, c'est le vaisseau *Bien-Aimé* (capitaines Honoré Amphoux puis Louis Simon, 315 tx, 40 canons, 450 hommes) et *Le Paroly* (capitaine Elie Darne). En 1758, ce sont les frégates *La Modeste* (capitaines Louis André puis Louis Simon, 120 tx) et *La Constance* (capitaine Etienne-Balthazar Hugues, 120 tx) et en 1762 le brigantin La *Modeste du Cap* (capitaine Benoît Tournel) et le vaisseau *La Coquette* (capitaines Bruny puis Mille, 94 tx). Pour effectuer ces armements, Georges Roux a dû emprunter à des courtiers marseillais près de 2 millions de livres. Certes, ces bâtiments corsaires ont fait trente-huit prises, mais il s'agit surtout de petites embarcations anglaises – senaus, brigantins, goélettes – chargés de modestes cargaisons, tandis que cinq bâtiments sont perdus (dont un, *La Marie-Désirée-Marseille*, repris à la fin de la guerre). La guerre, qui a certes accru la notoriété de Georges Roux, laisse, dans la trésorerie de l'armateur, de lourdes dettes toutefois difficiles à chiffrer avec précision.

La traite négrière sur les côtes de Guinée, dans laquelle il s'engage de 1763 à 1766, ne lui procure pas les profits escomptés tandis que la malheureuse tentative de colonisation de la Guyane – la « catastrophe de Kourou » – engagée au même moment (1763-1765) pour plaire à Versailles augmente l'ampleur de ses créances.

Conseiller d'État en 1765, de nouveau premier échevin de la ville de Marseille en 1764-1765, il est au sommet de la prospérité lorsqu'il marie sa fille, dotée d'un million de livres, au baron de Glandevès-Castellet, cousin de Suffren et

d'Entrecasteaux. Sa fortune est brutalement ébranlée par la perte, coup sur coup, de trois de ses navires et des avances faites au Roi. Les courtiers de commerce lui font saisir ses biens, y compris le domaine de Brue, avant d'être entraînés dans le krach des courtiers de 1774.

« Audace, travail et coup de pouce du destin » sont à la base de cette superbe mais éphémère réussite. Veuf en 1783, « au soir de sa longue vie, pauvreté, dettes et oubli l'accompagnent dans la solitude de son château de Brue-Auriac » où il meurt en 1792.

Gilbert Buti

☛ BRUNY, *CYCLADES*, *LA CIOTAT*, *MARSEILLE*, SUFFREN, *TOULON*

ROYER JEAN-BAPTISTE CHARLES
(22 juillet 1746, Dunkerque-1780)

Jean Baptiste Charles Royer est le fils d'un menuisier natif de Vaucouleurs et d'une Dunkerquoise, Anne Adrienne Vanhaverbeke. Il effectue son premier embarquement comme mousse, en novembre 1764, sur un navire dunkerquois destiné au Cap français. Successivement novice, matelot, second maître et pilote, il sollicite en mai 1772 l'exemption d'une campagne au service du Roi afin de passer l'examen de capitaine pour « secourir sa mère âgée et trois sœurs ». Cette dispense lui est accordée. Reçu capitaine le 24 octobre 1772, il accomplit cinq campagnes à la hauteur de l'Islande durant l'été et cinq au cabotage l'hiver pour Sète (1773 à 1778). Royer épouse, le 3 avril 1777, Claire Félicité Broucke, née à Dunkerque, âgée de 20 ans, cousine de Plucket, dont il aura deux fils.

Il reçoit la première lettre de marque accordée à Dunkerque, le 27 juillet 1778, et prend le commandement d'un « batteau », le *Maurepas*, de 4 canons de 4 et 37 hommes d'équipage, armé par Taverne de Montdhiver. Les trois prises chargées de charbon faites en septembre couvrent seulement les frais d'armement. Son équipage déserte à Ostende et finalement le *Maurepas* rentre au port. La croisière est déficitaire. Royer garde cependant ses avances de 800 l-t et touche 2 % du montant des ventes. Taverne lui retire ce commandement mais un tapissier de la ville, Louis Marchand, lui confie le dogre le *Commandant* de 73 hommes d'équipage et armé de 12 canons de 4. En course en janvier 1779, il soutient un premier combat contre un convoi de marchands armés puis affronte, huit heures durant, une frégate de 22 canons, ramenant une prise et une rançon. Il repart le 23 février, avec le capitaine Godde, sur le *Calonne* (80 tx, 12 canons et 68 hommes). Ensemble, ils saisissent deux navires. Le 3 mars, un contrat de société unit le *Commandant* avec le *Calonne*, la *Fleur de mer*, de 80 tx (capitaine Leclerc) et le *Frelon*, de 100 tx (Trosse). Royer et Godde affrontent l'*Alouette*, frégate de 180 tx, 16 canons et 42 hommes, armée en guerre et marchandises. Le *Commandant* supporte l'essentiel du combat qui dure cinq heures. Pour ce fait d'armes, Royer reçoit une épée d'honneur, mais il faut vendre le corsaire pour « incapacité de la course ». Louis Marchand lui propose le navire capturé rebaptisé le *Commandant II*. Les avances ont été supérieures aux parts et pourtant l'*Alouette* s'est très bien vendue : « sans le sieur Royer qui s'était engagé de commander ledit corsaire, il n'aurait point été vendu 90 000 l-t ; il l'a été 85 000, c'est ainsi qu'on met le prix aux personnes de mérite et braves. »

Le nouveau *Commandant*, qui porte 20 canons et 87 hommes, affronte le 15 juillet 1779 un convoi de sept charbonniers armés de canons. Après un combat de quatre heures, cinq sont menés à Dunkerque. Il appareille le 3 août avec le *Chaulieu*, la *Comtesse d'Artois* et la *Comtesse de Provence*, toutes deux jaugeant 250 tx avec 20 canons, construites à Dunkerque par les frères Denis. Ils s'emparent d'un convoi de charbonniers mais doivent le laisser à une frégate anglaise. Royer débarque alors son second et ses lieutenants pour lâcheté et les remplace par Castagnier, futur brillant capitaine. Sorti le 24 août, Royer abandonne la mer du Nord pour

la Manche Ouest et l'Irlande. Dans la baie de Fiskar, il rançonne quinze navires. Il s'empare ensuite des *Trois Amis* de 200 tx et du *Saint-François de Paule*, reprise espagnole, ainsi que de trois autres navires rançonnés. Une tempête lui fait perdre le navire espagnol qui était estimé à 260 000 l-t mais il parvient à conduire les *Trois Amis* en Norvège. Le produit de sa croisière se monte à 508 332 l-t net. Louis XVI le récompense en le nommant lieutenant de frégate en pied. Les parts de prises de Royer se montent à 11 000 l-t environ.

Il quitte Marchand avec son second Castagnier pour le plus grand armateur dunkerquois Robert Coppens, Cailliez et Cie qui lui confie le *Rohan-Soubise ex-Comtesse d'Artois*, de 20 canons et 4 caronades. Le *Robecq*, ex-*Comtesse de Provence* est également sous ses ordres comme le *Tartare*, rebaptisé à son arrivée à Dunkerque le *Calonne* (250 tx, 20 canons et 200 hommes). Ce changement de nom s'explique aisément. Calonne est à l'origine du projet visant à réunir une petite escadre de corsaires de Dunkerque sous la conduite de Royer. Le Roi et des nobles de Versailles prennent des intérêts dans cette tentative. Il ne s'agit pas d'un armement mixte puisque les navires sont tous des corsaires particuliers. L'intendant a formé un comité d'armateurs, de banquiers comme les frères Pourrat de Paris, Anne de Montmorency, le prince de Robecq et Calonne. La Chambre de commerce souscrit 1 % de la mise hors qui atteint 681 138 l-t soit 85 % du prix d'un vaisseau de 74. Le 10 avril 1780, le *Rohan-Soubise*, le *Robecq*, le *Calonne*, *l'Alexandrine* et le *Jackall* (84 canons, 17 caronades et 800 hommes dont un détachement du régiment du Rouergue et 41 hommes du régiment de Chartres) quittent la rade. En quelques jours, ils capturent huit navires et font six rançons mais ils doivent se battre contre deux frégates anglaises de 24 et trois cotres de 14 à 20 canons. Le 27 avril, ils interceptent un convoi de quinze voiles protégé par une frégate de 28 mais la brume sauve les marchands. Le 30, à sept lieues au large de Flamborough, la division française engage un convoi de dix marchands protégés par quatre frégates. Au cours du combat, une frégate anglaise de 36 est durement touchée et les Anglais préfèrent rompre. Le *Rohan-Soubise* subit la majorité du feu ennemi avec le *Calonne*, perdant 40 hommes dont Royer gravement blessé d'un coup de pierrier qui lui a fracassé le haut de la jambe. Il meurt deux jours plus tard des suites de cette blessure à l'âge de 34 ans.

Castagnier prend alors le commandement et protège le *Calonne*. Le vent tombe et les deux corsaires se retirent à force de rames cependant que les trois frégates anglaises entourent la quatrième qui ne peut naviguer sans protection. La division française rentre à Dunkerque le 5 mai. Royer est inhumé à Saint-Eloi. La campagne a rapporté 381 241 l-t mais, avec la prise des deux cotres le *Jackall* et l'*Alexandrine*, elle est lourdement déficitaire. Louis XVI accorde une pension à sa veuve Claire Félicité Broucke et le Magistrat de Dunkerque lui verse 300 l-t et un logement « pour la dédommager de la mort de son mari ». Elle se remariera avec le commandant du détachement des volontaires du *Commandant*, Defraye. Ce dernier sera enseigne de vaisseau, commandant du lougre de l'État, le *Courageux*, où il trouvera la mort, le 12 août 1797 dans un combat contre deux bâtiments anglais, lors duquel, son lougre explose emportant tout l'équipage à l'exception de trois hommes.

Jean-Baptiste Charles Royer est encore appelé de nos jours à Dunkerque « le Jean Bart de la guerre d'Indépendance ». Comme lui, il a su regrouper une partie des meilleurs capitaines de Dunkerque. Comme lui, il est un très bon marin naviguant en Manche comme en mer d'Irlande et fait preuve d'un engagement dans le combat peu courant chez les autres corsaires. Officier du Roi, même si l'expédition est bien corsaire, il trouve la mort en affrontant une frégate de la *Royal Navy*, permettant aux autres corsaires de prendre quelques navires marchands. Le lourd déficit de son expédition n'est pas sans rappeler celui de l'expédition Thurot pendant la guerre de Sept Ans. Attaquer avec

peu de risques les charbonniers anglais n'est pas la même chose que rechercher délibérément à affronter les convois lourdement escortés par les frégates ennemies. On y trouve la gloire et la mort mais rarement le profit. Les armateurs dunkerquois vendent le *Calonne* pour réarmer le *Rohan Soubise* et le *Robecq*. Castagnier laisse le commandement à Lhermite et Ducoroy commande le *Robecq*. Ils partent le 14 juin et rentrent avec 262 434 l-t de prises et de rançons mais les intéressés perdent 276 909 l-t : les investissements, les réparations et les avances supplémentaires s'élevaient à 600 000 l-t environ. La Cour, la Chambre de commerce et les autres intéressés ne financeront plus d'expéditions de ce type.

Patrick Villiers

☛ Bart, Coppens, *Dunkerque*, Plucket, Thurot

Rügen

L'île de Rügen est située sur la côte sud-ouest de la mer Baltique, dans l'actuel land de Mecklembourg-Poméranie antérieure. Elle touche de très près au continent, et se trouve à mi-chemin des îles danoises et de l'estuaire de l'Oder. Pour ces raisons, elle a souvent représenté un enjeu stratégique entre les pouvoirs de la Baltique – Allemands, Danois, Slaves et Suédois.

Dans le haut Moyen Âge, l'île est occupée par des populations de langue slave, les Ranes, que les peuples voisins (en particulier les Francs, qui conquièrent la Saxe proche à la fin du VIIIe siècle) comptaient parmi les Wendes – ce nom de Wendes étant alors donné à toutes les populations slavophones installées entre l'Elbe et la Vistule, de part et d'autre de l'Oder. Païens comme la plupart de leurs voisins, les Ranes ne se rallient pas au christianisme au cours du Xe-XIe siècle, à la différence des Polonais ou des Tchèques : au contraire, leur sanctuaire du cap Arkona semble connaître une grande prospérité au début du XIIe siècle.

Cela est sans nul doute lié à leurs activités maritimes que les sources saxonnes et scandinaves mentionnent abondamment pour cette époque : Rügen apparaît ainsi dans les textes comme un nid de pirates qu'il faut réduire à tout prix. Les raids des hommes de Rügen, qui menacent le Danemark, la Suède et l'ensemble des côtes baltes, sont généralement conduits en coopération avec la principale puissance wende du moment : les ducs de Poméranie. Certaines de ces expéditions dépassent même la zone baltique au sens strict puisqu'en 1135 un raid est signalé jusqu'en Norvège.

Les rois scandinaves doivent alors mettre leurs côtes en défense : on immerge des navires à l'entrée des fjords les plus exposés, on plante des rangées de pieux pour rétrécir le passage, on construit des châteaux le long des côtes – c'est peut-être là l'origine de Copenhague, fondée par l'évêque Absalon de Roskilde en 1167. Finalement, une croisade contre les Wendes est prêchée en 1147, puis une guerre de conquête et d'extermination est menée contre Rügen par les Danois et leurs alliés saxons à partir de 1160. À l'issue de dix années de raids et de ravages annuels, l'île est conquise, christianisée de force, et rattachée au royaume de Danemark.

À l'insécurité viking des siècles précédents succède donc une insécurité wende, insupportable aux yeux des descendants des vikings, assagis et devenus chrétiens, horrifiés par l'irruption sur leurs côtes de ces païens ne respectant pas les églises. Le principal problème aux yeux des Danois n'est cependant pas l'activité maritime des Ranes, mais leur paganisme puissant et cohérent. Ils utilisent d'ailleurs contre eux les mêmes techniques de guerre : destruction des sanctuaires, pillage des agglomérations et capture d'individus pouvant être revendus comme esclaves. La seule différence réside, à la fin, dans la volonté danoise de conquérir l'île : dans cette optique, l'accusation de piraterie permet d'invoquer la légitime défense. De fait, cette accusation, régulièrement portée par les Scandinaves contre les Wendes, est surtout portée *a posteriori* par des auteurs de la fin du XIIe et du

XIIIe siècle soucieux de justifier la conquête danoise. Elle vient alors renforcer une propagande de croisade et de conquête somme toute assez classique, qui fonctionne un peu plus tard de la même manière face aux Prussiens ou aux Livoniens de la Baltique orientale, sans qu'il soit besoin cette fois-ci d'employer cette rhétorique de la piraterie.

Alban Gautier

RUYTER MICHIEL ADRIAENSZON DE
(24 mars 1607, Flessingue-29 avril 1676)

Michiel Adriaenszoon est le fils d'Adriaen Michielsz et de sa seconde femme Aelken ou Aeltje Jansdochter, de Middlebourg, épousée en mars 1601. Il est le quatrième enfant de ce couple qui en comptera onze. Il est l'aîné des garçons à la suite du décès d'un précédent Michiel, né en 1604. Tous deux portent le prénom de leur grand-père paternel qui avait exercé le métier de soldat avant de devenir fermier aux alentours de Bergen op Zoom. À la suite d'un raid espagnol en 1575 qui détruisit sa ferme, il avait été obligé, avec le reste de sa famille constituée de son épouse et de son unique fils Adriaen, de partir pour la ville de Bergen op Zoom. Le père de notre officier, en 1598, lors de son premier mariage à Flessingue, est dit matelot. Il travaille dans une brasserie, devenant finalement bourgeois de la ville en 1612. Il meurt en 1629 et son épouse en 1649. Les informations sur la jeunesse de De Ruyter sont quasi inexistantes. Les différents biographes ont souvent idéalisé celle-ci. Il est assurément ouvrier dans la fabrique de lin des frères Cornelis et Adriaen Lampsins avant d'embarquer, en 1618, comme mousse sur un des navires de ces armateurs. En peu de temps, il devient matelot, pilote puis patron. À la suite d'un combat contre un navire espagnol, il est blessé au bras gauche et ramené en Espagne. Il réussit à s'enfuir avec deux compagnons et traverse à pied l'Espagne et la France. En 1622, il prend son service à terre en tant que comptable des canonniers dans l'armée de Maurice de Nassau, participant à la prise de Bergen op Zoom. Entre 1623 et 1631, il sert toujours les Lampsins comme agent commercial à Dublin puis comme subrécargue. En mars 1631, il épouse Maayke Velders qui décède avant la fin de l'année des suites des couches, sa fille la suivant trois semaines plus tard.

Vers 1633, Michiel Adriaen ajoute à son nom De Ruyter en souvenir sans doute d'un oncle maternel qui servait comme cavalier dans l'armée. C'est de cette année qu'est conservé le plus ancien document signé de sa main, à savoir un journal de bord. De 1633 à 1636, il s'embarque comme pilote sur un baleinier de la Compagnie du Nord avec pour destination l'île de Jan Mayen. En 1636, il se marie avec Neeltje Engels, née en 1607, issue d'une famille de régents de Flessingue. Ils auront quatre enfants avant que son épouse ne décède en couches en 1650. Cette même année 1636, il devient bourgeois de Flessingue et en 1637, De Ruyter se voit confier son premier commandement : un navire corsaire des frères Lampsins. La campagne débute en avril et De Ruyter s'agrège à l'escadre de l'Amiral Joost van Sluys. Ils capturent un pêcheur dunkerquois, un contrebandier d'Ostende, un contrebandier de Hambourg. Sluys décide de rentrer mais De Ruyter prolonge la campagne, ce qui mécontente son équipage car une flotte dunkerquoise est dans les parages. De Ruyter est contraint de rentrer, mais sur le retour croise cette flotte forte de treize navires. Grâce à un orage et à une nuit noire, il se faufile et entre le 22 mai à Flessingue. Les deux années suivantes sont incertaines. Il est fort probable qu'il sert comme capitaine corsaire pour les Lampsins qui arment alors plusieurs navires. En 1640, De Ruyter est capitaine du garde côte de *Vlissinge*. En janvier, il part à destination du Pernambouc avec une flotte de navires marchands pour Bordeaux (en passant par les Indes occidentales ?). Il vend ses marchandises et s'en retourne à Saint-Christophe dans la baie française où il charge du sucre et du tabac pour son propre compte. Sur le retour, il capture au large de Guernesey un navire anglais pris par

des Dunkerquois, qu'il est obligé de libérer à son arrivée à Flessingue, début juillet. De novembre 1640 à mai 1641, il effectue de nouveau un voyage vers le Brésil, avec un retour par les Antilles et la France. Jusqu'en janvier 1642, il participe à la campagne d'Artus Gijsel qui commande la flotte envoyée par les États pour soutenir le Portugal contre l'Espagne. Cet Amiral de 61 ans a servi la *VOC* tandis que le vice-Amiral, Jacob Pietersz Tolck, est un ancien de la *WIC*. L'amirauté de Zélande fournit quatre navires dirigés par De Ruyter, nommé temporairement chef d'escadre. Les frères Lampsins veulent le récompenser pour son activité en lui confiant le *Haze,* un navire de commerce fort de 90 hommes et 26 canons. Le fait le plus mémorable de cette campagne est le combat, du 3 et 4 novembre 1641, près du cap Saint-Vincent, entre les dix-sept navires hollandais et la flotte espagnole forte de neuf galions, dix navires du Roi de l'escadre de Dunkerque, quatre frégates et une caravelle sous les ordres du comte de Ciudad Real. Les Hollandais ont deux navires coulés et perdent une centaine d'hommes. Les Espagnols ont deux navires capturés et plusieurs centaines d'hommes hors de combat (certaines sources disent 1 100).

Après cette expérience militaire, De Ruyter retourne dans la marine marchande. Il acquiert un navire pour faire du commerce mais aussi servir d'escorteur pour d'autres, naviguant ainsi à destination de l'Irlande ou du Maroc et des Antilles. Se retrouvant veuf avec de nombreux enfants, il se remarie en janvier 1652 avec Annetje ou Anna van Gelder, veuve du marin Jan Pouwelsz dont elle a eu un fils et une fille. Cornelis Lampsins est témoin. À la suite de ce mariage, De Ruyter se serait engagé à ne plus aller en mer. C'est sans doute au cours de ses dernières campagnes qu'ont dû se dérouler certaines aventures et légendes : sa rencontre avec des Dunkerquois où il beurre son navire pour faire capoter l'abordage, ou celle avec le capitaine français Lalande, etc. Avec le début de l'entrée en guerre contre l'Angleterre, De Ruyter, qui pensait couler des jours paisibles, entame une carrière des plus fulgurantes, faisant de lui le plus grand des héros maritimes néerlandais. En juillet, il accepte à contrecœur une commission de vice-commandeur, sans être considéré comme officier général dont le premier grade, celui de chef d'escadre (*schout bij nacht*), n'est pas libre. On peut considérer aussi que son grade est en adéquation avec sa volonté de ne servir que temporairement. Le 23 août 1652, il rencontre la flotte anglaise de l'Amiral George Ayscue (bataille de Plymouth). C'est son premier combat à la tête d'une flotte. Il reste maître des lieux, les Anglais s'en retournant panser leurs plaies. Au mois de décembre 1652, il est nommé *schout bij nacht* dans l'amirauté de Zélande. En 1653, il participe à la bataille de Dungeness et de Portland, dite la bataille des trois jours. Il est aussi de la bataille du 8-10 août 1653 dans laquelle meurt Marteen Tromp. De Ruyter se voit proposer de prendre du service dans l'amirauté d'Amsterdam comme vice-Amiral le 11 novembre 1653 alors que s'achève la première guerre anglo-hollandaise.

En 1654, il dirige une escadrille chargée de l'escorte et de la protection des marchands en Méditerranée. De juillet 1655 à mai 1656, il mène une nouvelle campagne de protection à la tête de huit vaisseaux, deux brûlots, 1 165 hommes et 298 canons. Fin août, devant Alger, son plan d'attaque est éventé et il est obligé de se retirer. De septembre à novembre, il capture dix navires barbaresques. Le premier, de Tétouan, est dirigé par un Espagnol renégat qui sera pendu et ses 20 hommes vendus à Malaga. Un autre, dirigé par un Irlandais, est fort de 36 canons et 210 hommes et deux autres de 20 et 26 canons avec 200 et 250 hommes. À la suite de la capture de Dantzig, en 1656 par les Suédois, les États Généraux envoient une armada soutenir le Danemark. De Ruyter commande l'une des escadres.

À la fin de l'année, il appareille avec cinq vaisseaux pour la Méditerranée, escortant quatre-vingt voiles. Il a pour mission de lutter contre les corsaires français et barbaresques et d'établir un traité avec Salé, signé le 24 octobre. Les

corsaires français très présents en Méditerranée utilisent les ports de Toscane pour liquider leurs prises. Venus de Livourne en février 1657, des marchands hollandais informent De Ruyter des déprédations commises par des corsaires toulonnais. Entre la Corse et Gorgona, il finit par découvrir deux d'entre eux, transportant des troupes, capturés avec le pavillon britannique. Ce sont le *Chasseur* (Ladignac) et la *Regine* (chevalier Pierre Dumont de La Lande) qui venaient de s'emparer d'un navire hollandais, *l'Aigle Noir*. À Cadix, la *Regine* est vendue 10 000 reales (25 000 fl.) au duc de Medina Celi, le *Chasseur* est amené en Zélande. Cette agression fait scandale en France où les navires hollandais sont saisis dans les ports. Cela n'empêche pas De Ruyter de poursuivre sa mission. En juin, avec cinq vaisseaux de guerre, il s'en prend dans la baie de la Spezia à cinq corsaires accusés d'avoir enlevé quatre marchands hollandais. Il s'agit en réalité d'une escadre française dirigée par Pierre Certaines de Fricambault qui commande le *Soleil*. Des troupes ont été débarquées à Viareggio et les transports sont bien des navires hollandais saisis en application de l'ordonnance du 17 mai 1657, en représailles de la première action de De Ruyter. La confrontation n'a pas lieu, le gouverneur de La Spezia refuse toute action violente sans ordre de la Signoria de Gênes. Cette crise est résolue par les voies diplomatiques : une ordonnance du Roi prise le 1er juillet 1657 défend d'arrêter des vaisseaux hollandais. De Ruyter, informé de cet accord au moment d'agir contre l'escadre française, va à Toulon régler le différend avec le chevalier Paul (ou Paul de Saumeur) : il doit racheter la *Regine* et la renvoyer avec le *Chasseur*. De Ruyter reçoit alors l'ordre de rejoindre Wassenaer qui bloque les côtes portugaises. Les 4 et 5 novembre, il capture quatorze navires chargés de sucre. En 1658, une nouvelle campagne au même endroit est peu concluante malgré une flotte de 21 navires. Il enchaîne, en mai 1658, par une mission de soutien des Danois en Baltique. Il rejoint Wassenaer qui commande l'intégralité des forces hollandaises. Pendant plusieurs mois, les navires hollandais bloquent des côtes suédoises chassant par ailleurs des corsaires fort actifs. Au début de l'automne, De Ruyter est commandant en chef des forces navales néerlandaises. Avec l'aide danoise, il s'empare de l'île de Funen au début du mois de novembre. Le pillage qui s'ensuit ne laisse pas De Ruyter indifférent. La paix est signée entre les deux pays le 6 juin 1660. Il s'en retourne en août 1660 après que le roi du Danemark l'ait anobli ainsi que sa famille.

Le répit est de courte durée. En mai 1661, De Ruyter est de retour en Méditerranée où ses forces se montent à 25 vaisseaux pour protéger ses compatriotes des attaques barbaresques. En décembre, un de ses corsaires est saisi. Devant Tunis, il obtient une ouverture des négociations par entremise de Josef Reys, alias Gerritt Jacobsz, un renégat d'Enkhuizen : plus de 100 Hollandais sont libérés. En février 1662, il capture, après un dur combat, un autre barbaresque : 40 esclaves chrétiens sont repris. Le mois suivant, il en rachète 61 tandis que les Tunisiens proposent un armistice de six mois et que les Algérois lui envoient 40 esclaves. La paix est signée avec Tunis le 2 septembre, avec Alger le 16 novembre (130 esclaves sont libérés). En avril 1653, il regagne les Provinces-Unies mais les Algérois ne respectent pas longtemps la paix. En janvier 1664, Cornelis Tromp capture deux corsaires, provoquant la colère du bey de cette ville. Après l'échec d'une coalition avec la France, l'Angleterre et l'Espagne, les Provinces-Unies décident de l'armement d'une escadre de douze vaisseaux (500 canons et 2 300 hommes) avec à sa tête De Ruyter.

En juin, les Néerlandais sont devant Alger. De Ruyter apprend, via l'Espagne, que les relations entre son pays et l'Angleterre se détériorent. Le 1er septembre, il reçoit l'instruction de reprendre les comptoirs pillés, au cours du printemps, par l'Amiral anglais Holmes. De Ruyter repasse en Atlantique sous couvert de chasser les Barbaresques. L'Amiral Lawson, qui dirige la flotte anglaise en Méditerranée, ne

réagit pas. En octobre, le comptoir de Gorée est repris et des navires et comptoirs britanniques sont détruits le long des côtes africaines. En mars 1665, De Ruyter quitte l'Afrique pour les Antilles où il chasse plusieurs navires autour de la Barbade. Entre Montserrat et Nevis, plus de dix marchands sont pris dont six sont revendus à Saint-Eustache, d'autres à Saint-Christophe. Près de Terre-Neuve, il détruit plusieurs installations de pêche anglaises, renvoyant 300 prisonniers. En juin, il fait sa route de retour et effectue, le 6 août 1665, une entrée triomphale à Delft sans perte de navires avec du butin et peu de pertes humaines. Il est fait lieutenant-Amiral de Hollande et West-Friesland (il terminera sa carrière au grade de lieutenant-Amiral général de Hollande et West-Friesland en 1673). De Ruyter sera de presque tous les combats des Deuxième et Troisième guerres anglo-hollandaises : il commande en chef lors de la bataille des Quatre jours en 1666, entre dans la Tamise et la Medway l'année suivante, de nombreux bâtiments britanniques sont incendiés, le vaisseau Amiral le *Royal-Charles* est ramené comme trophée en Hollande. Républicain, ami des frères de Witt, il reçoit néanmoins le commandement de la flotte lors du conflit suivant. Il est vainqueur à Solebay en 1672, à Schooneveld et Kijkduin en 1673. Mais la guerre se poursuit contre la France (guerre de Hollande) et les États Généraux l'envoient aider les alliés espagnols à réprimer la révolte de Messine. Après une bataille indécise dite du Stromboli, en janvier 1676, la rencontre d'Agosta est une défaite écrasante pour les Hispano-Hollandais. De Ruyter mourra des suites de ses blessures dans la baie de Syracuse une semaine plus tard. Son corps sera conservé et ramené aux Pays-Bas où « cet homme qui faisait honneur à l'humanité », selon Louis XIV, reçoit les honneurs de la nation. Son surnom « Rechterhand van de Staat » lui a été attribué par Gérard Brand, le premier à écrire une biographie sur ce personnage. Il signifie « la main droite de l'État », rappelant son engagement pour son pays, le soutien des gouvernants à son égard, de Johan de Witt à Guillaume III, mais aussi l'estime que la population lui porte, aujourd'hui encore.

Roberto Barazzutti

☛ *Alger*, Barbaresques, Certaines, *Dunkerque*, *Flessingue*, *Gênes*, Lampsins, *Livourne*, Paul de Saumeur, *Salé*, Tromp, *Tunis*, *VOC*, *WIC*

Ryan Luke (14 février 1750, Rush [Irlande]-1789)

Irlandais et catholique, Luke Ryan naît le jour de la Saint-Valentin à Kenure, au nord de Dublin. Seul fils de Michael, fermier, il est instruit comme un futur charpentier de marine par son père qui meurt lorsqu'il est âgé de 15 ans. Sa mère, Mary, épouse leur ancien valet de ferme et Luke devient *smuggler*. Dès le début des années 1770, il fréquente Dunkerque comme trafiquant d'eau-de-vie et autres marchandises qui alimentent en fraude les côtes d'Irlande. En février 1778, avec la guerre, Luke Ryan et son cousin germain, Edward Wilde, deviennent propriétaires d'un large contrebandier converti en corsaire, le *Friendship* de 14 pierriers avec un équipage de 16 hommes provenant de Rush. Il navigue depuis Dublin (février-mai 1779). En fait, les deux partenaires, possesseurs d'une lettre de marque britannique, sont des propriétaires minoritaires ; le bâtiment est propriété du Français Jean Torris, de Dunkerque. Celui-ci l'utilise pour faire de la contrebande avec l'Irlande et les douaniers les définissent comme contrebandiers pirates. Ils sont arrêtés à Rogersport, au printemps de 1779. Luke Ryan qui s'échappe de prison grâce à une complicité, réunit quelques hommes de son équipage et tue les gardiens pour conduire à Rush puis Dunkerque son bateau. À son arrivée, Charles et Jean Torris renomment l'ex-*Friendship*, *Black Prince* (*Prince noir*) et l'arment à la demande de Franklin (120 tx, 16 canons de 6 livres). Sa première commission est américaine, accordée par le bonhomme Richard à un marchand bostonien enregistré comme capitaine, Stephen Marchant – le Congrès ne les délivre qu'à ses

citoyens – et Jonathan Arnold de Middletown (Connecticut) comme adjoint. Ryan en est le « maître de navigation et second capitaine », avec Macatter (Wilde) et Dowling comme officiers. Le *Black Prince* prend la mer pour Morlaix en juin 1779 avec 70 hommes, pour l'essentiel des Irlandais. Il renvoie à Morlaix deux prises et douze rançons jusqu'en juillet 1779. Son bilan avancé de juin à septembre, après une troisième croisière aux Sorlingues et une quatrième sur la côté occidentale d'Angleterre, serait de cinquante prises et trente et une rançons. Marchant, critiqué par l'équipage qui lui préfèrerait Ryan, aurait alors démissionné pour retourner aux États-Unis et aurait été remplacé par Dowling. Torris et Ryan écrivent, en janvier 1780, à Franklin pour demander une nouvelle commission pour le capitaine. Le ministre achète l'ancien bâtiment du capitaine Royer, le *Sans-Peur*. Ryan s'associe alors avec Torris qui lui confie la nouvelle unité, *The Fearnot* (le *Sans-Peur*) de 120 tx, 18 canons, 12 pierriers et 100 hommes d'équipage, toujours sous *Stars and Stripes*. Ryan l'arme en course contre les Anglais, du 11 au 29 mars 1780. Il fait au moins quatre prises puis retourne à Dunkerque. Il effectue deux incursions dans les eaux écossaises, fait seize prises autour des Orcades. Il prend la ville de Stornoway, dans l'île de Lewis, sans défense depuis la rébellion de 1745, lui impose une rançon et prend quinze otages (juillet 1780). Après s'être fait recevoir bourgeois de Dunkerque (21 octobre 1780), Ryan commande un nouveau corsaire, le *Calonne*, frégate de 400 tx, 32 canons et 250 hommes, du Havre, réarmé à Dunkerque par Torris (juin 1780). Sa croisière est financée par Calonne, intendant de Flandre et fait au moins cinq prises amenées à Morlaix (novembre-décembre 1780). Son bilan corsaire, sur cinq unités (*Black Prince*, *Black Princess*, *Fearnot*, *Maréchal* et *Calonne*) peut s'établir à 114 prises, 76 rançons et 161 marins échangés. À compter du 1er janvier 1781, sa commission du Congrès ayant expiré, il continue la course sous commission française. Devant ses succès, Louis XVI lui accorde des lettres de naturalisation française en février 1781, dont copie est envoyée à la Cour de Londres, le 17 juin. Le 12 avril 1781, il quitte Dunkerque et s'empare le 16, dans le Firth of Forth, du brick *Nancy*, mais attire l'attention d'une croisière anglaise. Dans la lumière du soleil couchant, il aperçoit deux voiles. Après une heure d'échange de bordées avec la frégate britannique *Belle-Poule* (36 canons, capitaine Philip Patton), il est capturé par le *Berwick*, un Britannique de 74 canons sous les ordres du capitaine Hon. Le 19, Luke Ryan et les autres prisonniers débarquent à Leith et sont emprisonnés au château d'Édimbourg. Il n'est pas libéré sur parole à sa demande, mais les *Commissioners for Sick & Hurt* le placent sous garde et demandent en Irlande des preuves de son identité. De France, le 14 mai, Le Hoc, du Bureau des prises et des échanges, demande qu'il soit relâché « le plus promptement possible ». Ryan avance qu'il est bourgeois de Dunkerque, mais les Britanniques refusent de reconnaître sa nouvelle nationalité. John Draper, le superintendant de l'Accise du port de Dublin, arrive en septembre à Londres avec des témoins. Le 10 août, Ryan et Thomas Coppinger, son second coaccusé, sont extradés vers l'Angleterre et transférés à la New Goal, Southwark. Le 31 octobre, ils comparaissent à Old Bailey, devant Sir James Marriot, juge de l'amirauté. Ryan est défendu par John Penkham qui demande un délai car Ryan n'a pu faire venir ses témoins de France. En effet, s'il est français, il n'est pas pirate, mais s'il est irlandais, c'est un traître envers son Roi. Jean Wante, associé de Jean Torris, témoigne de sa naissance en France ! Mais la situation devient de plus en plus floue lorsqu'on apprend que Ryan aurait affirmé à un Anglais être américain. Finalement, Torris produit un certificat de baptême affirmant que son capitaine est né à Gravelines, le 1er mars 1750, d'une mère française et du lieutenant Joseph Ryan du régiment irlandais de Dillon, Ryan est donc considéré comme « sujet fugitif et traître à sa patrie » par la Haute cour de l'amirauté tenue à Justice-

Hall, dans le Old-Bailey. Dans l'attente de sa condamnation, il redouble d'excentricité et d'équivocité quant à son identité, se faisant prénommer *Luc* et insistant pour parler français (30 mars 1782). La défense et les témoignages n'y changeront rien : Ryan est condamné à être pendu à *Execution Docks*, à Londres, le 14 mars. Son supplice est ordonné quatre fois, à la suite de son procès et à chaque occasion commué. Une pétition des armateurs dunkerquois tente de sauver le marin Ryan, par l'intervention de Versailles, menaçant même les renégats français réfugiés à Jersey de réciprocité. Le cas fait jurisprudence. Sa femme et ses cinq enfants quittent Rush pour s'établir dans un port du Hampshire. Non seulement le cas de Luke Ryan attire la sympathie mais il peut également avoir des répercussions en Irlande ; aussi la veille de son exécution, un conseil fait pression auprès du roi George III est opposé à la grâce, mais y consent, cédant à son Gouvernement qui y voit un gage dans les négociations à venir. Il reçoit, le 24 mars 1783, la nouvelle de son « pardon royal et libre », pour l'accusation de piraterie, à la prison de Newgate. Il n'est pourtant pas déchargé de l'accusation de piraterie au procès. Il est détenu pour une dette qui s'élève bientôt à 567 £ en raison des frais de sa défense et de résidence en prison, qu'il a par ailleurs également pris en charge pour ses codétenus. Il est finalement libéré de Newgate, le 9 février 1784. Ne tenant pas parole, Torris ne lui paye pas les 70 000 £. et plus qu'il lui devrait. Établi dans le Hampshire, Ryan entreprend une action judiciaire contre Torris, le gouvernement français et sa banque à Roscoff. Il est déclaré failli en 1788. Ryan finit emprisonné par le shérif, le 25 février 1789, car il avait contracté une dette médicale de 200 £, pour l'inoculation de trois de ses enfants contre la variole. Il meurt de septicémie dans la prison de King' Bench, à Londres, le 25 février ou le 18 juin 1789. Le roi Louis XVI l'aurait fait capitaine à Dunkerque sur le bilan affirmé par ce port de 80 Anglais pris, 60 canons et 500 prisonniers.

Olivier Corre

☛ *BOSTON*, DOWLING, *DUNKERQUE*, *LONDRES*, MACATTER, *MORLAIX*, ROYER, TORRIS

RYCX ANTOINE (?-ap. 1609)

Antoine Rycx est originaire d'une vieille famille flamande catholique. À la suite de la reconquête d'Anvers par Farnèse en 1585, ce dernier relance le rôle de Dunkerque comme centre d'armements en guerre et en course. Les sept flibots de la ville employés à l'escorte de la pêcherie sont affectés à la course aux côtés des navires du Roi. Antoine Rycx s'illustre alors, associé à Michel Jacobsen et aux corsaires de Gravelines. Les prises sont conduites soit à Nieuport soit à Dunkerque. Il commande successivement le *Saint-Michel* puis le *Lévrier Blanc* et sert également dans l'Armada du Roi. La ville tout comme Philippe II n'hésitent pas à recourir à des fonds privés pour financer partiellement ces armements. En 1600, sous les ordres de l'Amiral de Wacken, Rycx participe à la grande attaque des busses de pêche de Hollande et de Zélande, ce qui lui vaut d'être récompensé, en 1601, comme Sébastien Janssen ou Mathieu Colaert. En 1604, il commande l'un des cinq navires de l'escadre des Archiducs sous le commandement d'Adrien Dierikcsen, vice-Amiral des Flandres. Il semble avoir cessé de naviguer après la signature de la trêve de 1609. Antoine Rycx est particulièrement représentatif de ces capitaines au service d'un magistrat puis de la marine espagnole assurant aussi bien une mission défensive, comme escorte des pêcheurs dunkerquois, qu'une mission offensive en pratiquant la guerre de course qui vise essentiellement l'attaque des pêcheries hollandaises.

Patrick Villiers

☛ *DUNKERQUE*, JACOBSEN

S

Sahib al Taaba' Youssef (1760-1815)

Youssef Sahib al Taaba', également appelé Youssef Khoja, est un mamelouk du bey Hammouda Bacha (1782-1814). Originaire de Moldavie, il est acheté sur le marché des esclaves d'Istanbul par l'agent de Baccar Jellouli, un caïd proche du bey Ali, père de Hammouda. Youssef Sahib al Taaba' est offert, en 1781, après une période de formation au service et d'apprentissage de la langue arabe, au jeune prince qui avait sensiblement le même âge que lui. Favori du nouveau bey, Youssef Sahib al Taaba' devient son garde du sceau (*sahib al tabaa*) en 1783, puis quelques années après, son surintendant des impôts. En sauvant la vie du bey en 1792, il devient son homme de confiance et hérite de diverses missions, dont l'importance et la difficulté accroissent avec le temps, l'expérience et les succès de Youssef. Lui incombent dans un premier temps l'ambassade délicate et réussie à Istanbul, en 1795, qui se transforme en poste de «premier ministre» après son retour du Levant, puis de chef des armées lors d'une guerre gagnée contre Alger en 1808. Sa réussite repose entre autres sur sa capacité à constituer, à l'échelle de la régence, un tissu de réseaux économiques, sociaux et politiques à son service. Tout en étant au cœur de ce maillage, il a l'intelligence d'en faire profiter ses proches, l'État et surtout le souverain, sans qu'il n'ait outrepassé (ni même tenté d'outrepasser) sa position ancillaire.

Youssef Sahib al Taaba' se constitue une fortune colossale. Un «trust» commercial et financier, reposant sur la «participation» et le prêt d'argent, lui permet de contrôler tous les secteurs dynamiques de l'économie et du commerce extérieur. L'investissement corsaire en est un des volets. Youssef Sahib al Taaba' n'est ni un marin, ni un raïs, mais un entrepreneur de la course. Il arme ainsi plusieurs navires à partir de 1787. Pendant la deuxième moitié du XVIIIe siècle, la course tunisienne connaît des moments euphoriques, particulièrement entre 1796 et 1806. Sans disposer d'inventaire de toutes les sorties corsaires de Tunis, nous possédons des statistiques significatives. Entre 1764 et 1820, on comptabilise 1 454 navires sortis en course, dont 25,6 % pour le compte de l'État et 74,4 % pour le compte des particuliers. Youssef Sahib al Taaba' fait à lui seul 10,6 % des armements privés avec 172 navires. Entre 1787 et 1813, 1 084 sorties sont enregistrées, dont 64 % réalisées par des privés ; 16,5 % parmi ces derniers sont faites par Youssef Sahib al Taaba'. Le ministre apparaît ainsi comme le premier entrepreneur corsaire du pays et sans doute le plus important de toute l'histoire de la course tunisienne à l'époque moderne.

En tant que responsable de l'économie de la régence, Youssef Sahib al Taaba' restaure l'arsenal de Tunis et renforce la marine en général. En tant qu'entrepreneur corsaire, il a sa propre flotte, tout en prenant des participations dans des armements faits par autrui. Youssef Sahib al Taaba' met également sur pied deux moyens majeurs pour optimiser cette activité : un

groupe de raïs pour ses navires et un réseau de marchands pour écouler les prises. Dans les opérations financées par Youssef Sahib al Taaba', celui-ci a utilisé essentiellement 40 chébecs, 23 galiotes, 10 corvettes et 13 grandes felouques. Certains de ces navires ont plus de 150 pièces de canons. Pour les 172 sorties à son compte, Youssef Sahib al Taaba' utilise 56 raïs, originaires de toute la Méditerranée ottomane. Au début il y a davantage d'Albanais et de Turcs, mais au moment des grandes expéditions, les éléments locaux, sfaxiens et mahdois, et les Maghrébins deviennent plus importants. On retient parmi eux Hassouna Mourali, gendre de l'*amin* de l'arsenal, et Mohammad raïs qui a fait pour notre entrepreneur vingt sorties en course. Pour écouler ses prises, Youssef Sahib al Taaba' exploite un réseau de marchands locaux et européens parmi les plus importants de l'époque : les Jellouli, les Ben Ayyed, Ellouz, surtout Younes ben Younes et Famin, etc.

Youssef Sahib al Taaba' est un entrepreneur corsaire heureux. Les indications disponibles sur certains de ses armements semblent le démontrer. Entre 1796 et 1802, on a les comptes de douze prises faites par ses corsaires. Elles sont évaluées à 1 549 797 piastres de Tunis, ce qui fait une moyenne de 130 000 piastres par prise. D'autres indications, figurant dans les comptes de Youssef Sahib al Taaba', donnent le coût de vingt-six armements entre 1795 et 1808. La moyenne du coût de l'armement d'un navire s'élève à 5 000 piastres en moyenne. L'écart entre l'investissement et les revenus semble énorme et il l'est certainement dans certains cas. C'est flagrant dans l'exemple suivant. Le raïs Mohammed Gritli prend la mer le 5 septembre 1797, à la tête de sept navires, en direction de la Sardaigne. Les comptes de l'expédition sont dressés le 21 novembre 1797, révèlent que la valeur des marchandises saisies et vendues est de 166 296 piastres, et celle de 30 captifs est de 26 200 piastres. Les carcasses de six bateaux saisis sont vendues pour 39 700 piastres (la moyenne par navire serait de 33 170 piastres). Incontestablement les gains de ces expéditions sont importants. Une des conséquences de cette situation : Youssef Sahib al Taaba' est aussi un des grands « propriétaires » de captifs de la course, puisque, entre 1795 et 1810, il en possède 271, il en achète 37 autres sur le marché et en libère quatre.

Youssef Sahib al Taaba' s'avère être un grand entrepreneur corsaire et cette activité constitue certainement une des sources de sa fortune. Mais à partir de 1806, il n'hésite pas, en raison du retournement de la conjoncture, à miser sur le commerce maritime légal et le transport méditerranéen. Le commerce remplace la course. Mais n'est-on pas en présence des deux faces de la même médaille ?

Sadok Boubaker

☛ *ALGER*, BARBARESQUES, *TUNIS*

SAINTE-MARIE ET MADAGASCAR

Alors que les Portugais découvrent ce « petit continent insulaire » dès 1500, seuls les Français s'intéressent à l'île des Madécasses ou Madagascar, simplement parce que, comme le dit Pierre Pluchon, ils ont échoué à établir des communications directes avec l'Inde. En marge de la création d'une Compagnie des Indes orientales, la colonisation de ce pays est préparée dès 1642. Déjà des navires isolés, normands ou bretons, utilisent l'île pour l'eau et le bois. Sous Richelieu, le Rochelais et huguenot Jean de Pronis fonde Fort-Dauphin, très au sud et hors des routes maritimes. Son successeur Étienne de Flacourt propose, tout en conservant Fort-Dauphin, de bâtir un réseau de fortins depuis la baie Saint-Augustin jusqu'à la baie d'Antongil. Il s'écarte un peu plus en prenant possession de Bourbon (la Réunion, ex-Mascarin). S'il pense à des retours sur les Antilles avec des vivres (en plus des cuirs, tabac, bois et cire), il trouve surtout que la population féminine permet d'y attacher des colons et qu'il est aisé de se procurer des esclaves. En quittant Madagascar, la stèle qu'il fait élever

porte néanmoins l'inscription *cave ab incolis* («méfie-toi des habitants»). Avec Colbert, le projet est en théorie porté très haut mais, du «vrai paradis terrestre» de Charpentier, il reste peu de chose. Les trois expéditions de Beausse, Montdevergue et Blanquet de La Haye sont des échecs. La colonie, après rétrocession au Roi, est abandonnée en 1674: 4000 personnes ont été englouties dans ce rêve en plus de trente ans. Les derniers Français partent s'établir à Bourbon, à cinq jours de navigation de Fort-Dauphin.

De petits royaumes guerriers se partagent l'île, où les armes circulent et dont le besoin entraîne des guerres qui ont pour but de livrer aux Européens des esclaves, seul moyen avec les rafraîchissements de se procurer des fusils ou des mousquets, source de suprématie et marque de distinction. Le vide créé par le départ des colons est une aubaine pour les pirates et ceux qui les approvisionnent. L'axe commercial passe naturellement part le détroit du Mozambique. Certains points sont surveillés par les écumeurs des mers: la baie de Saint-Augustin (un temps occupée par les Anglais), au sud-ouest, et Bombetoc (ou Bombetouque), au nord-ouest, avec l'île de Nossi Bé ou encore Mayotte comme abri et Anjouan – Juanna pour les Britanniques – comme escale de ravitaillement fréquentée par les marchands. Cependant, les pirates privilégient les établissements de la côte orientale malgache. Dans cette zone aussi, l'esclavage a déjà été pratiqué lorsque, pour alimenter Batavia et en passant par Maurice, Van der Stel (entre 1641 et 1645) et Van der Meersch (entre 1645 et 1647) traitent près de 500 Noirs. C'est avant la création du Cap en 1652 qui, à long terme, scelle le sort de Maurice, abandonnée en 1710. La traite reste donc une activité indissolublement liée aux établissements pirates de l'île Sainte-Marie et de son poste avancé, la baie d'Antongil. Traite qui s'effectue avec Bourbon: le gouverneur La Cour de La Saulaye (1698-1701) organise des voyages interlopes pour s'approvisionner auprès des forbans. J.-M. Filliot avance le chiffre de 1000 esclaves menés à Bourbon entre 1646 et 1714, puis 10000 entre 1715 et 1726. Quelle part y ont les pirates? Les chargements de navires américains et d'autres à destination de l'Inde se font probablement sous leur contrôle. New York développe ce lucratif commerce dès les années 1680, ce qui permet à des marchands comme Adam Baldridge ou Frederick Philipse de contourner le monopole sur la côte occidentale de l'Afrique de la *Royal African Company* – le commerce ne sera libre qu'à partir de 1711 – et aux pirates de pouvoir compter sur un ravitaillement en poudre et en eaux-de-vie.

C'est vers 1687 que les premiers forbans s'installent à Sainte-Marie, Fénérive, Foulpointe, Tamatave, dans la baie d'Antongil et dans celle de Diego Suarez. Conseillers dans les guerres locales, comme c'est le cas avec Halsey, Burgess ou North, ils peuvent évincer les rois de la côte et se tailler de petits territoires. Ils deviennent aussi courtiers de la traite comme Burgess ou Plantain, North ou Abraham Samuel, quitte à livrer le «bois d'ébène» à domicile comme cela a pu être le cas à Bourbon. Les *indiamen* sont à l'époque des navires de gros tonnages (en moyenne 300 à 500 tx), armés par de forts équipages – souvent une centaine d'hommes. Or, ces navires, comme le souligne P. Earle, transportent ou des cargaisons de valeur au retour ou de l'argent en grande quantité à l'aller, le montant s'élevant fréquemment à 50000 £, sans compter les galions portugais qui ramènent des pierres précieuses. À cela, s'ajoute une trentaine de navires, qui relient Surate à Moka ou Djedda chaque année, pour les besoins du commerce en Inde et pour le pèlerinage à La Mecque. Si les chiffres peuvent être contestés, l'ampleur demeure. Earle estime à 200 millions de dollars le butin ramené par Every, à 400 millions celui réalisé par Taylor et La Buse. De quoi constituer un bel objet de commerce. William Mason et Samuel Burgess sont les premiers, sur le *Jacob*, à réaliser un gros coup en s'emparant, en juin 1692, de trois (ou quatre) navires arabes dans la mer Rouge, de quoi verser 400 à 500 £ par homme. Suivent Henry Every, Thomas Tew, William Kidd et d'autres. Tous prennent

la route de Sainte-Marie au retour pour réparer, s'approvisionner et écouler leur butin.

L'importance de ces établissements a été très variable dans le temps. Il faut prendre en compte des paramètres tels que les périodes de guerre, moins propices au début, les périodes de paix qui voient l'afflux de tous les laissés pour compte mais qui ne sauraient dépasser un ou deux lustres. Un témoignage porte les forces pirates de Sainte-Marie en 1697 à 1 500 hommes, 50 canons et 17 navires, mais d'autres sources réduisent le nombre d'hommes à 150 en moyenne. Les 50 canons existent apparemment mais sont simplement disposés sur les rochers. Quant aux bâtiments, certains sont des épaves tel le navire du capitaine Kidd tandis que d'autres sont de petites prises arabes. Dans cette île, aujourd'hui Nosy Bohara, longue de 60 km, large de 5, dont le canal qui sépare du petit continent est large de 5 à 12 km, les forbans trouvent tous les avantages. Vivre à Madagascar, c'est risquer sa vie à tous moments, mais en demeurer proche, c'est pouvoir se fondre dans la nature si la menace vient de la mer. Celle-ci n'a pas produit les effets escomptés par l'*EIC*: les escadres dépêchées entre 1699 et 1701, sous Thomas Warren et James Littleton, ou en 1721, sous Thomas Matthews, n'ont aucun résultat probant. Les chiffres sont difficiles à vérifier, trop peu nombreux, trop espacés dans le temps. Si 600 ou 700 pirates naviguent dans l'océan Indien en 1695, année faste, s'ils sont encore 400 à Sainte-Marie, en 1709, comme l'écrit le sieur de La Merveille, au passage de Woodes Rogers, en 1711, ils ne sont plus que 70, vivant misérablement. Après Utrecht, les pirates fréquentent à nouveau Sainte-Marie, à l'époque de Taylor, England et La Buse : 1720 est un nouveau pic, alimenté par ceux qui quittent New Providence et par la nouvelle génération incarnée par les enfants mulâtres des premiers pirates. Mais tout se termine entre 1725 et 1730. La paix, durable, permet de mieux se protéger. Surtout, les guerres intestines, la maladie, l'éparpillement de ceux qui entendent revenir à la civilisation en tentant un pardon à Bourbon (Isaac Veyret, Pierre Bachelier ou Jacques Léger) ou en disparaissant dans l'Amérique espagnole, accélèrent ce processus de dégradation. Aujourd'hui, Sainte-Marie vaut surtout pour admirer la migration des baleines à bosse, ce qui n'empêche pas certains de chercher obstinément le trésor de La Buse.

Philippe Hrodej

☛ BACHELIER, *BATAVIA,* BURGESS, ENGLAND, EVERY, HALSEY, KIDD, LA BUSE, LÉGER, *NEW PROVIDENCE, NEW YORK,* NORTH, RICHELIEU, ROGERS, SAMUEL, TEW, VEYRET

SAINT-JEAN-DE-LUZ ET CIBOURE

Le Labourd, au XVIIe siècle, est décrit comme « un pied de montagne, sec, aride, borné d'un cotté par les pirénées et de l'autre de la mer océane », ne procurant à ses habitants « pas plus de six mois de nourriture par année ». Aussi, toute son économie est tournée vers la mer. Mais, pour Joseph Nogaret, historiographe du début du XXe siècle, « Saint-Jean-de-Luz est née de la mer, a vécu par la mer, a été sur le point de mourir par la mer », entraînant Ciboure dans son sort. Entre les longues plages landaises et inhospitalières au nord et la Bidassoa, au sud, se jetant dans une baie large mais marécageuse, l'embouchure de la nivelle est le seul endroit en eau profonde avec un abri sûr de la côte basque. Saint-Jean-de-Luz et Ciboure vont donc s'y implanter et s'y développer. Les premières mentions écrites du nom de « Saint-Jean-de-Luz » remontent au XIe siècle, Ciboure étant un quartier de la commune d'Urrugne. À cette époque, les deux cités sont entourées de marécages et d'îlots découverts à marée basse dans l'embouchure de la Nivelle et une grande dune protège Saint-Jean-de-Luz des tempêtes. Au XIIe siècle, cette dernière fait partie d'une baronnie que le vicomte du Labourd donnera au chapitre de Bayonne qui la vendra par la suite, en 1570, à la ville avec tous les droits attachés. Quant à Ciboure, elle deviendra une commune autonome en 1604. Luziens et Ciboureins se montrent déjà de hardis pêcheurs dès le Moyen-Âge en chassant, notamment

la baleine, dans les golfes de Gascogne et de Biscaye. Le changement de lit de l'Adour au XIV[e] siècle, rendant le port de Bayonne impraticable, profite aux deux cités : armateurs, marins et autres professions viendront s'y installer. À la fin du XV[e] siècle, la pêche intensive pousse les baleines à remonter dans les mers du Grand Nord. Obligés de les suivre, les marins basques vont découvrir ainsi Terre-Neuve, le Canada, la baie d'Hudson et du Saint-Laurent et se lancer dans la pêche à la morue. L'activité des chantiers navals redouble, les armements se multiplient et les deux cités prospèrent. Au XVI[e] siècle, et ce jusqu'au milieu du siècle suivant, les deux ports connaissent leur apogée. Cependant, la pêche n'est pas le seul vecteur de richesse. Les Labourdins sont aussi bons corsaires que bons pêcheurs. Un auteur espagnol écrit en 1559 que « Saint-Jean-de-Luz est la première ville de France en entrant par le Guipuscoa, que les rois de France ont toujours ménagée parce que les habitants sont très belliqueux, particulièrement sur la mer. Leurs nombreux corsaires attaquent et pillent jusqu'aux vaisseaux qui reviennent des Indes ». Depuis le XVI[e] siècle, Luziens comme Cibourien, font soit armer en guerre leurs navires de pêche, soit construire des navires spécialement pour la course. Les Basques sont signalés dès 1537 dans les eaux américaines. Des Luziens sont assurément présents. Même si une partie du capital est bordelais, des armements ont alors déjà lieu à Saint-Jean-de-Luz. L'armement le plus significatif est celui, en 1552, de quatre nefs et de deux pataches, rejoints par cinq autres bâtiments qui pillent successivement Lanzarote, San German à Puerto Rico, Ocoa, Azua et la Yaguana à Santo Domingo tout en capturant huit, peut-être onze navires espagnols richement chargés pour la plupart. Ces quelque 600 Luziens auraient ramené un butin de plus de 100 000 ducats Martycot de Chauchau, maître de la nef la *Madelaine*, prend en 1558 les villes de Burbureta, Carthagène et Santiago de Cuba à la tête de 400 hommes.

Des caravelles au XVI[e] siècle, ils passent, au XVII[e] siècle, aux frégates légères et aux pinasses, plus rarement aux flûtes, flibots, barques longues et brigantins. Ils préfèrent les navires petits et légers car plus rapides et moins coûteux, ne demandant pas un gros équipage. Ainsi, les pertes humaines et financières sont réduites. Les nombreuses guerres de Louis XIV voient fleurir des familles d'armateurs corsaires tels que Haraneder, Lohobiague, Jalday, Chibau et des capitaines comme Dolabaratz, de Béreau, Duconte, d'Etchepare, de Lamasse, Daguerre ou encore de Laffon. À la veille de la guerre de la Ligue d'Augsbourg, avec 17 armements baleiniers qui reviennent à Saint-Jean-de-Luz sur 24 basques au total, la main-d'œuvre ne manque pas pour la course. Au XVIII[e] siècle, en revanche, les deux cités périclitent inexorablement. Les différents traités de paix amputent leur zone de pêche hauturière, déjà soumise à une forte concurrence. Le nombre de marins réquisitionnés pour la Marine royale ne cesse d'augmenter. La participation grandissante du Roi dans la course, déjà importante à la fin du XVII[e] siècle, fait baisser les profits privés et Luziens et Cibouriens s'en désintéressent peu à peu. Néanmoins, Detchegaray, Etchebaster, Larregui, Detcheverry, Cépé ou encore Jean d'Albarade s'y illustrent, de même que des armateurs comme Pierre Douat, Harismendy ou Monségur réalisent de beaux profits pour des prises qui rapportent en moyenne entre 20 000 et 50 000 l-t. Durant la guerre de Succession d'Autriche, neuf corsaires génèrent 36 armements et réalisent 58 prises entre Saint-Jean-de-Luz et les ports basques voisins. Durant la guerre de Sept Ans (jusqu'en 1760), 58 corsaires génèrent 87 armements pour 212 prises. De belles performances qui n'empêche cependant pas un déclin certain. Cet affaiblissement tient aussi à la configuration de la baie. Au XVII[e] siècle, en raison d'une forte érosion, celle-ci a perdu ses défenses naturelles, laissant ainsi passer des lames de plus en plus hautes et rapides. Après la tempête de 1675, Vauban préconise des travaux, en 1686, mais seule la moitié est réalisée, faute de moyens. Les attaques de la mer continuent jusqu'en 1749 où le quartier luzien de la

Barre est ravagé et l'embouchure de la Nivelle complètement obstruée. Les deux cités sont totalement paralysées. Un profond découragement gagne les habitants. Les armements, déjà en baisse, fondent inexorablement. Les marins, sans engagements, désertent les deux ports, accélérant leur décadence. Les deux cités passent de 14000 à 5000 habitants. Louis XVI fait enfin reprendre les travaux de Vauban mais la Révolution entraîne leur suspension et ceux-ci ne seront achevés qu'un demi-siècle plus tard.

Caroline Darricau-Lugat

☛ *Bayonne*, Haraneder, Moreau, Vauban

Saint-Malo

Saint-Malo avant 1789

Depuis la fin du XIXe siècle, l'image, ou le cliché, de la « cité corsaire », s'est imposée comme une évidence pour qualifier Saint-Malo. Certes, la cité malouine fut aussi un grand port marchand d'envergure internationale. Mais elle a bien été une base majeure d'armement en course, de 1670 à 1815, l'une des deux plus importantes de France avec Dunkerque. De 1688 à 1814 ce sont – au minimum – 1371 armements en course qui sont effectués à Saint-Malo, et si l'on y ajoute les armements réalisés durant la guerre de Hollande (qu'on peut seulement estimer), on avoisine les 1500 armements en moins de 150 ans, de 1672 à 1814, durant 63 années de guerre maritime, dans le complexe portuaire malouin.

Pourquoi la course ?

Ces chiffres, impressionnants, appellent évidemment une interrogation sur les facteurs qui peuvent rendre compte d'une telle spécialisation dans la longue durée. Les facteurs géographiques, ambigus, ne doivent pas être surestimés. Certes, Saint-Malo est bien un port de façade maritime à proximité immédiate des flux massifs de trafic entrant dans la Manche et, à partir de 1689, pour toute la « seconde guerre de Cent Ans » franco-anglaise, un port du « front maritime » face à l'ennemi principal. Mais, pour cette même raison, il devient un port « exposé » face aux « insultes » d'un ennemi venu de la mer, comme on le voit lors des attaques de 1693-1695, et plus encore lors de la descente anglaise à Cancale en juin 1758. C'est enfin un port de plus en plus « enfermé » dans la Manche, avec ses corsaires menacés à leur sortie comme au retour par les croisières de vaisseaux de la *Royal Navy* balayant la Manche occidentale et, *a fortiori*, leurs prises, que harcèlent avec efficacité les corsaires anglo-normands de Jersey et Guernesey. Au point que, dès 1692, les armateurs malouins donnent instruction à leurs corsaires de ramener leurs prises, si nécessaire, dans des ports moins exposés de la façade atlantique, de Nantes à Brest, ou Morlaix. Le poids de l'histoire a-t-il été plus déterminant ? On pourrait le penser en rappelant la longue tradition malouine de prédations contre le trafic maritime dans la Manche, à la faveur des multiples conflits opposant Angleterre, Bretagne et France du XIIIe siècle au milieu XVIe siècle, cette quasi-piraterie traditionnelle ayant été progressivement « civilisée » par l'intervention juridique des États, breton puis français.

On ne saurait pour autant évoquer un quelconque atavisme car, après une poussée vigoureuse de la course sous Henri II – les Malouins pourchassent alors activement navires anglais, flamands et espagnols jusqu'en plein Atlantique –, la course malouine a été plutôt atone. Si l'on excepte quelques armements au temps de la « République malouine », en 1590-1592, contre les navires « royalistes » et anglais – dont les résultats ne compensèrent pas les pertes infligées par ceux-ci depuis leur base de Brest – et quelques entreprises contre les huguenots rebelles de La Rochelle à la demande du Roi en 1576 ou 1622, les Malouins paraissent avoir été durant ce long siècle (1559-1672) plus gibier que chasseurs, face aux agressions des Anglais (comme en 1654), des Barbaresques ou des Dunkerquois au service de l'Espagne qui attaquent une flotte terre-neuvière malouine au large d'Ouessant en février 1640. Cette atonie

relative de la course malouine est évidemment à mettre en relation avec le contexte géopolitique : rappelons que durant ce siècle la France est l'alliée privilégiée des Hollandais, nouveaux « rouliers des mers », avec comme adversaire principal l'Espagne, partenaire commercial majeur des Malouins, qui ont tout intérêt à la ménager.

C'est la mutation radicale du contexte géopolitique à la fin du XVIIe siècle, marqué par le déclenchement du grand conflit avec les puissances maritimes, en deux temps – en 1672 avec les Provinces-Unies, en 1689 avec l'Angleterre – qui va changer la donne et réactiver une « tradition » corsaire malouine assoupie, en amenant les négociants de la place bretonne à adopter une nouvelle stratégie face à une conjoncture de grande guerre maritime installée dans la longue durée. Ce choix « stratégique » a d'ailleurs une double facette, positive et négative, et une double motivation. C'est pour une part un choix positif – la guerre comme opportunité – qui offre la possibilité aux négociants de reconvertir leur potentiel d'armement maritime vers un nouveau « gisement de profits » alléchant, à travers la capture de cette masse de proies, souvent fort riches, qu'offre le trafic intense des deux principales puissances maritimes d'Europe. Mais c'est aussi un choix sous contrainte : la nécessaire reconversion d'une branche d'armement essentielle, l'activité morutière, particulièrement exposée et vulnérable face à la menace navale ennemie, sinon des Hollandais seuls (les Malouins maintiennent leurs armements terre-neuviers jusqu'en 1675), du moins des Anglais à partir de 1689, comme en 1702. C'est ce choix stratégique à double facette qu'explique La Lande Magon en résumant les décisions d'une « assemblée des principaux négociants » tenue le 16 décembre 1689 : « On a été unanime de n'envoyer point l'année prochaine à Terre-Neuve, y prévoyant trop de risques pour s'y exposer… Le commerce d'Espagne par Faro, et l'Irlande sont les seuls à quoi on s'est retranché, croyant tous les autres trop risqués et beaucoup moins utiles que la course, pour laquelle on a de grands desseins ».

Ce choix stratégique de reconversion de l'armement vers la course, qui sera repris en 1702 comme plus tard en 1744 ou 1756, était d'autant plus pertinent que la place malouine rassemblait tous les facteurs lui permettant de s'affirmer comme une base corsaire de premier plan, après la phase de croissance qu'elle avait connue depuis trente ans :

1. Le potentiel naval, avec la première flotte marchande du royaume d'après l'enquête de 1687, soit 117 navires de plus de 100 tx, dont une trentaine de frégates de 250 à 450 tx, navires « bon voiliers et bien armés », aisément reconvertibles en corsaires, avec au surplus désormais d'importants chantiers navals capables de construire de nouveaux bâtiments mieux adaptés, de la frégate légère au vaisseau, tel le *Saint-Antoine*, de 600 tx et 52 canons construit en 1692.

2. Le potentiel humain nécessaire, d'abord grâce à la maîtrise d'un vivier très important de matelots (au moins 5 000 hommes), recrutés depuis un arrière-pays allant du cap Fréhel au Cotentin et s'enfonçant le long de la Rance ; des hommes amarinés à la rude école de Terre-Neuve et des circuits sur Cadix et la Méditerranée. S'y ajoute un réservoir non moins important de cadres navigants-officiers et capitaines, issus pour une large part, selon une vieille tradition (« mariniers et marchands ou l'un et l'autre ensemble ») du milieu négociant lui-même. Très jeunes, les hommes étaient embarqués comme « volontaires » pour être amarinés, en sus de la formation théorique que leur dispensait l'École d'hydrographie, opérationnelle depuis 1673. Soulignons aussi que la tradition de « commerce armé » que pratiquent les Malouins depuis un siècle dans leurs trafics majeurs vers Terre-Neuve, l'Andalousie et la Méditerranée les rend particulièrement aptes à une reconversion « naturelle » vers la course. Encore faut-il que l'État laisse à la disposition des armateurs ce précieux vivier de matelots « classés » – « les meilleurs équipages

du monde» écrit, en 1699, le commissaire de la Marine à Saint-Malo – qui constituent aussi une ressource prioritaire pour l'armement des escadres royales à Brest.

3. Un potentiel entrepreneurial et financier suffisant, avec près de 80 armateurs terre-neuviers et 20 à 30 armateurs et intéressés dans les frégates du «commerce d'Espagne», capables de reconvertir vers la course leurs navires et leurs capitaux, avec des outils comme la société de navire «quirataire»; le fractionnement du capital en parts ou «portions d'intérêt» permet de drainer les capitaux au-delà des «facultés» des seuls armateurs vers l'ensemble des classes possédantes de la cité malouine – négociants et marchands, rentiers et rentières, officiers, professions libérales – et au-delà de celle-ci, à travers leurs réseaux d'alliance avec la noblesse bretonne et certains milieux financiers.

Avec ces outils somme toute traditionnels, la place malouine a les moyens de drainer les un à deux millions de capital-risque qu'exige annuellement l'armement d'une flottille de 30 à 60 corsaires dans les années 1689-1713, pour autant que les résultats de la course continuent à soutenir l'attrait d'une «loterie corsaire» par nature aléatoire.

Compte tenu des choix stratégiques effectués en 1689 comme en 1702, et du potentiel naval qu'ils peuvent mobiliser, l'effort d'armement corsaire des Malouins a été intense durant les guerres de Louis XIV. Nous sommes hors d'état de mesurer les flux d'armement durant la guerre de Hollande, faute de sources, même si nous avons quelques traces de leur poussée après 1675, comme l'illustre le raid de quatre frégates, en 1677, contre les baleiniers hollandais au Spitzberg. En revanche, les sources administratives disponibles explorées par plusieurs historiens depuis 50 ans nous permettent de mesurer avec précision ces flux d'armement durant les deux guerres suivantes.

De 1688 à 1697, les armements corsaires effectués à Saint-Malo se situent dans une fourchette de 408 à 425 navires, pour un tonnage d'environ 70 000 tx, auxquels on peut ajouter une quinzaine d'armements de corsaires privés effectués dans des ports extérieurs pour diverses raisons (lieux de construction ou d'achat des navires, ou de réarmement après une première campagne), soit une moyenne de 41 à 43 navires armés par an pour 7 000/7 500 tx. Durant la guerre de Succession d'Espagne, les flux globaux d'armements corsaires à Saint-Malo apparaissent assez comparables, avec 425 à 435 corsaires privés armés, pour un tonnage global de l'ordre de 60 à 65 000 tx, auxquels s'ajoutent une quinzaine d'armements «privés» effectués à l'extérieur pour 6 000 tx, ce qui nous ramène à un flux annuel moyen proche de 40 armements et 6 000 tx. On peut cependant observer des différences significatives dans l'évolution de ces flux d'armement durant les deux guerres.

Durant la guerre de la Ligue d'Augsbourg, le flux annuel d'armements a pratiquement doublé, passant d'un premier palier autour de 30 armements annuels en 1689-1691, à plus de 60 armements par an en 1695-1696. Alors que jusqu'en 1692, voire 1693, l'armement corsaire malouin apparaît bridé, principalement par les réquisitions, chaque printemps, de 4 000 matelots pour les escadres du Roi à Brest, il peut s'épanouir après 1694 pour atteindre en 1695-1696 un niveau spectaculaire, avec 62/63 corsaires armés, pour 10 000 tx et plus de 7 000 hommes embarqués, officiers, matelots et soldats, recrutés grâce à un coûteux système d'avances, pour un investissement annuel global dépassant les 2 millions de livres. Si l'on souligne au surplus la poussée des armements de gros corsaires de 300 tx et plus, on a tous les signes du dynamisme évident d'une course ambitieuse, devenue pour un temps la spécialisation quasi-exclusive de la place malouine, qui ne relâche pas ses efforts jusqu'à la paix de Ryswick.

La tendance apparaît sensiblement différente durant la guerre de Succession d'Espagne. Après un démarrage élevé en 1703-1705 comparable à celui de 1695-97, avec plus de 60 armements par

an, le volume annuel des armements de corsaires privés chute de près de moitié en nombre à partir de 1706. Avec une moyenne annuelle de 35 armements de 1706 à 1711, le repli est encore plus sensible si l'on considère la baisse du tonnage annuel moyen qui chute des deux tiers entre 1703-1704 et 1710-1711 (de 11 300 à 3 800 tx), corollaire d'une poussée des armements de petits corsaires de moins de 100 tx, symptômes évidents d'une dégradation de la course privée malouine vers une micro-course de proximité, nécessairement moins ambitieuse dans les proies qu'elle peut viser, et donc dans ses résultats. Si l'on y ajoute l'importance croissante des captures de corsaires malouins à partir de 1706 (17 en 1708, 20 en un an en 1710-1711, une centaine au total durant la guerre), en raison de l'efficacité accrue de la « contre-course » ennemie (croisières de la *Royal Navy* et corsaires flessingois), on a là un ensemble de données qui suggère l'hypothèse d'une rupture de rythme et d'un déclin de la course dès la seconde moitié de la guerre de Succession d'Espagne. D'autres facteurs sont à prendre en compte pour comprendre les stratégies complexes du négoce malouin. D'une part, à partir de 1703-1705, Saint-Malo réussit à développer en pleine guerre une stratégie alternative, le trafic dans la mer du Sud dont les perspectives de profits spectaculaires vont attirer les initiatives et les capitaux de fractions essentielles du haut négoce malouin – les Danycan, Locquet de Grandville, Magon etc. – au détriment d'une activité corsaire plus aléatoire. D'autre part, c'est aussi dans les années 1703-1711 que l'activité corsaire des Malouins sort de sa base originelle pour prendre de nouvelles dimensions et de nouvelles formes.

Quel est ce nouveau visage ? Au vrai, il s'agit du passage de la base corsaire au pôle d'impulsion de la course ; se pose ainsi la question des armements « mixtes ».

Ce premier bilan de la base corsaire de Saint-Malo, entendue au sens strict de base physique, c'est-à-dire de port d'armement, laisse échapper une part importante du rôle réel du pôle capitaliste malouin dans l'activité corsaire française sous Louis XIV, et fausse ainsi toute comparaison avec son seul point de référence, Dunkerque. Dans le port flamand en effet, comme à l'époque espagnole, ont pu coexister physiquement sous Louis XIV, de 1672 à 1712, deux réalités complémentaires : une base corsaire « classique » d'armement de navires « privés » financés par des armateurs et du capital « local » ; un pôle majeur d'armement de navires du Roi, frégates et vaisseaux prêtés par « traités » à des sociétés d'armement corsaires privées, impulsées et financées par des acteurs extérieurs, notamment parisiens. De Jean Bart à Cornil Sans, cet armement « mixte », à cofinancement public-privé, contribue massivement aux performances spectaculaires du pôle corsaire dunkerquois durant un demi-siècle. Or, le cas malouin est sensiblement différent : on ne recense qu'un nombre infime d'armements de navires du Roi dans le port de la Rance (quatre de 1705 à 1710, de tonnage limité). Inversement on peut observer « en creux » qu'aucun des nombreux navires du Roi que commande Duguay-Trouin entre 1692 et 1711, n'est armé dans sa cité natale. Cela ne signifie aucunement que les Malouins se soient désintéressés de ce type de course « mixte » que l'État expérimente à Dunkerque dès la guerre de Hollande. Dès décembre 1689, La Lande Magon demande à Seignelay, au nom de ses collègues, le prêt de deux vaisseaux de 40 canons, en vain. Il faut attendre trois ans pour le prêt d'un premier navire du Roi, la flûte le *Profond* qui est armée en course à Brest par les Trouin en novembre 1692.

C'est le début d'un processus, encore limité durant la guerre de la Ligue d'Augsbourg : une quinzaine d'armements de navires prêtés par le Roi de 1692 à 1697, pour 4 600 tx environ, avec comme pionnier les Trouin et Locquet de Grandville, mais qui prend toute son ampleur dans la guerre suivante, avec 60 navires du Roi, le port dépassant les 30 000 tx de 1703 à 1711. Parmi les promoteurs de cet armement mixte, le groupe Trouin, bien sûr, mais aussi

de nouveaux noms comme Beauvais Le Fer, Chappedelaine, Landais, tous animés par la perspective de développer une course d'escadrille ambitieuse, dont le point d'orgue est, en 1711, « l'entreprise de Rio » qui mobilise 17 navires et 5 600 hommes, pour un investissement privé de 1 600 000 l-t. Avec une spécificité majeure par rapport à Dunkerque : les promoteurs malouins de cette « grande course mixte » ne peuvent effectuer leurs armements qu'en dehors de Saint-Malo, faute de disposer dans leur port d'un arsenal royal (dont ils avaient d'ailleurs repoussé la perspective d'implantation, esquissée par Vauban en 1696-1697), susceptible d'armer – ou de construire – ce matériel naval financé par l'État. C'est donc à l'extérieur que les négociants malouins ont pu développer leurs armements « mixtes », en utilisant tous les ports du Ponant abritant un arsenal royal : Rochefort (où les Trouin arment le *François* fin 1694), Dunkerque (où sont armées trois frégates du Roi en 1709, et le *Mars* pour Rio en 1711), ou le complexe Port-Louis-Lorient (où est armé le *Sans Pareil* en 1696). Mais, à partir de 1702, le rôle essentiel revient à Brest, le grand arsenal du Ponant, au chômage technique après 1704. Brest devient pour une décennie une seconde base d'opérations – tant pour les armements que pour les retours de prises – d'un pôle corsaire malouin qui s'est alors dédoublé entre deux sites portuaires et deux formes d'armements corsaires complémentaires.

Ces armements mixtes « extérieurs » doivent donc, en toute logique, être intégrés dans un bilan de l'effort d'armement du pôle corsaire malouin pris dans sa globalité. La quinzaine d'armements réalisés entre 1692 et 1697 ne font que renforcer notre vision d'une forte poussée de l'effort d'armement corsaire qui atteint son maximum à la fin de la guerre de la Ligue d'Augsbourg. En revanche, la prise en compte du très important volume d'armements « mixtes » réalisés durant la guerre de Succession d'Espagne vient sensiblement corriger l'impression de décélération de l'effort d'armement corsaire durant cette guerre, la chute des armements privés, après 1706, étant partiellement compensée par l'essor des armements mixtes hors Saint-Malo. Cas limite, l'année 1711, où les 35 armements privés réalisés à Saint-Malo, pour 3 900 tx, sont à mettre au regard des 17 navires et 10 000 tx armés dans divers ports du Ponant pour l'expédition de Rio sous l'égide des Trouin et de leurs commanditaires malouins. En toute logique, ils doivent être pris en compte dans le bilan des résultats de la course malouine.

Quel bilan peut-on proposer de la course malouine sous Louis XIV ?

Grâce au dépouillement, par A. Martin-Deidier, des archives du Conseil des Prises, on a une vision (presque) exhaustive des prises et rançons effectuées par les corsaires malouins, quels qu'aient été les ports de retour et de vente de celles-ci, qui n'ont été effectuées que pour moitié à Saint-Malo. Durant la guerre de la Ligue d'Augsbourg les corsaires malouins, armements mixtes inclus semble-t-il, ont réalisé 1 044 prises, plus de 231 rançons, soit 1 275 « captures » au total, ce qui correspond à une moyenne de 2,4 prises, et 2,92 « captures » (prises et rançons) par corsaire armé. Durant la guerre de Succession d'Espagne, les corsaires malouins auraient réalisé 683 prises, plus 203 rançons, soit 886 « captures », ce qui correspondrait à une moyenne de 1,5 prise et 1,73 « capture » par corsaire armé. Néanmoins, A. Martin-Deidier ne semble pas avoir pris en compte les prises des armements mixtes à direction malouine non plus que celles des armements en course et commerce vers l'océan Indien effectués entre 1707 et 1713, ce qui nous amènerait à un volume probable plus proche de 750 prises et 950 captures au total.

La course malouine est donc sensiblement plus efficace durant la guerre de la Ligue d'Augsbourg que la suivante, et l'on peut également constater une forte divergence dans l'évolution des résultats « physiques » de la course au cours de chacune des deux guerres : alors que le nombre annuel moyen des captures progresse

de 140 à 152 entre 1690-1692 et 1693-1697, ce chiffre chute de manière brutale, passant de 168 à 31 entre 1703-1705 et 1707-1711. Alors que la course commence par des résultats au moins comparables à ceux de la guerre précédente, on a un nouveau signe, au niveau des résultats après celui des armements, d'un fort déclin après 1706, du moins pour la course privée classique à Saint-Malo même, car ces données seraient à pondérer par les armements de grande course hors Saint-Malo. Il ne s'agit ici cependant que de données « physiques » encore grossières, additionnant des réalités disparates, dans un rapport de valeur de 1 à 50 entre un caboteur charbonnier gallois et un navire revenant des Antilles chargé de sucre, qu'il faut essayer de compléter par une estimation du produit financier de la course. En s'appuyant par extrapolation sur les dossiers de liquidation de prises à Saint-Malo durant la guerre de la Ligue d'Augsbourg, et sur le produit du dixième prélevé par l'Amiral durant celle de Succession, A. Martin Deidier aboutit à une estimation de 19 millions de livres pour la période 1688-1697, et plus de 25 millions pour les années 1702-1713. Ce sont là des estimations solides, mais sans doute minimales, qu'il faudrait pondérer de 5 à 6 millions de livres durant la guerre de la Ligue d'Augsbourg pour prendre en compte le produit des « gros coups » réalisés par Duguay-Trouin (telle la prise en 1695 de trois « *Indiamen* », dont les cargaisons sont vendues 3 millions), et de 7 à 8 millions durant la guerre de Succession, pour prendre en compte le produit de l'expédition de Rio (près de 4 millions) et celui des « prises indiennes » des armements malouins en 1710-1713 (3,3 millions). Soit au final, pour la guerre de la Ligue d'Augsbourg, un produit brut global de la course malouine se situant dans une fourchette de 19 à 25 millions de livres, et pour celle de la Succession d'Espagne de 25 à 32 millions de livres, chiffres très substantiels, et qui dans ce dernier cas se comparent au produit de la course dunkerquoise durant cette guerre.

Il reste à apprécier le rendement financier de la course pour ses promoteurs et investisseurs, ce qui est encore plus difficile. Si l'on rapporte ces estimations globales du produit brut aux estimations du montant de l'investissement réalisé dans les armements corsaires, 14,5 millions pour la guerre de la Ligue d'Augsbourg, 20 millions au moins pour la guerre de Succession, armements mixtes compris, on peut affirmer que la course a dégagé un surplus brut incontestable : de 4,5 à 10,5 millions pour les années 1688-1697, de 5 à 10 millions pour la guerre suivante, selon les écarts de la fourchette proposée ci-dessus. Même s'il fallait défalquer encore pour 20 % de frais divers (dont le dixième prélevé par l'Amiral), ce surplus s'est au final monnayé, un peu en parts de prises pour quelques équipages chanceux, et surtout en profits substantiels pour animateurs et intéressés de ces courses « gagnantes », qui purent dans quelques cas récolter le « jackpot ». La course a ainsi joué durant les guerres de Louis XIV, du moins jusqu'en 1706, à un niveau macro-économique, son rôle d'alternative et d'activité de compensation pour temps de guerre, pour les négociants et armateurs, les chantiers navals, les matelots, le marché animé par la vente de centaines de cargaisons capturées. Mais elle a joué un rôle plus sélectif à un niveau micro-économique, celui des entrepreneurs. Spéculation risquée et aléatoire par nature, elle a constamment engendré des pertes et des perdants, qui se multiplient après 1706, pour devenir majoritaires. Mais la « loterie corsaire » constitue aussi dans cette période un formidable « gisement de profits » permettant l'accumulation accélérée de capital et l'ascension rapide de quelques heureux gagnants de ces « gros coups », tels Danycan et Locquet, Géraldin et Le Fer, et quelques autres, notamment dans ces glorieuses années 1693-1697 qui marquent l'apogée de la course malouine. Soulignons que la loterie corsaire a fonctionné jusqu'à la fin, jusque dans les paradoxales années 1707-1712. Alors que les armements à Saint-Malo chutent de moitié, le nombre de prises de deux tiers, et

Tableau des armements, prises et rançons de Saint-Malo au XVIIIe siècle

	nombre d'armements	tonnage capturé	nombre de prises	nombre de rançons	total	moyenne par armement
1744-1748	88	16 562	315	23	338	3,8
1756-1763	97	11 571	218	65	283	2,9
1778-1783	46	5 387	136	40	176	3,8

qu'explose le nombre de corsaires capturés (96 pris sur 205 armés), il y a encore des « heureux gagnants », tel Du Pin Le Fer dont la frégate l'*Intrépide* réalise cinq prises valant 500 000 l-t en 1711, les intéressés de l'expédition de Rio, qui cette même année réalisent un profit final de 92 %, ou les armateurs des vaisseaux armés pour l'Inde qui réalisent pour trois millions de prises en 1710-1712. Le mirage de la course a aussi été une réalité, qui pèsera sur la mémoire collective durant tout le XVIIIe siècle.

Quelles furent les caractéristiques majeures de cette course durant les guerres du XVIIIe siècle (1744-1783) ?

La course demeure une tradition malouine, réactivée au début de chaque guerre maritime, tout au long du XVIIIe siècle, à la fois par le souvenir – sélectif – des succès passés, mais aussi sous la contrainte pesant sur l'armement morutier, qui, vulnérable, subit un arrêt quasi total à chaque guerre. Cela conduit à une forte poussée des armements corsaires au début de chaque guerre, en 1745-1746 comme en 1757. Seule la guerre d'Amérique faisant exception, en raison de la réquisition des matelots classés pour les escadres de Brest en 1778-1779. On peut prendre la mesure d'un effort d'armement qui ne fut pas insignifiant, avec des résultats « physiques » substantiels (voir tableau ci-dessus).

Pourtant, lorsque l'on analyse l'évolution des données sur l'ensemble de ces trois guerres, on a bien l'impression d'un déclin tendanciel de la course à Saint-Malo au XVIIIe siècle, qu'il s'agisse du tonnage armé (global et en moyenne annuelle), du tonnage moyen des corsaires, et en définitive des résultats de la course, qu'il s'agisse des résultats physiques ou des résultats financiers. Si près de la moitié des armements (47 %) sont bénéficiaires durant la guerre de Succession d'Autriche, signe d'un bilan globalement positif, ce pourcentage tombe à un cinquième pendant les deux guerres suivantes, avec cette fois, une très nette majorité de perdants, et un bilan global à coup sûr négatif. Il faut cependant souligner que dans ces deux dernières guerres, au milieu de pertes croissantes, voire de véritables catastrophes comme lors de la descente anglaise de juin 1758 qui détruit 21 corsaires incendiés au port, la loterie corsaire a continué à distribuer des gros lots pour quelques heureux gagnants. C'est le cas pendant la guerre de Sept Ans de René de Châteaubriand (qui engrange plus de 600 000 l-t avec les courses de la *Villegenie* et de l'*Amaranthe* entre 1758 et 1761), et de Jacques Meslé de Grand Clos (avec les courses du *Mesny* en 1760-1762) ; c'est aussi celui de Benjamin Dubois pendant la guerre d'Amérique (avec les croisières du *Bougainville* en 1780 qui produisent plus de 600 000 l-t). Les uns et les autres trouvent dans la course un tremplin décisif pour accélérer leur réussite économique et sociale.

André Lespagnol

☛ Bart, *Brest, Cadix,* Danycan, Duguay-Trouin, *Dunkerque,* Châteaubriand, *La Rochelle,* Landais, Le Fer, Magon de la Lande, Meslé de Grandclos, *Morlaix, Nantes,* Seignelay, Trouin, Vauban

Saint-Malo sous la Révolution et l'Empire

Le XVIIIe siècle est marqué par une lente érosion de l'activité malouine. Les principales raisons ont été depuis longtemps identifiées : assauts répétés de la contre-course combinés à une sécurisation grandissante du transport mari-

time par le recours au système du convoi, sont un premier élément; la faiblesse structurelle du potentiel humain de la marine française qui pose un problème récurrent à l'administration maritime, l'empêchant d'aligner sur mer les forces de la marine de guerre augmentées de celles de la marine marchande. Dès 1740, l'affaiblissement de l'activité corsaire devient perceptible, même si elle est réactivée comme un « réflexe » (André Lespagnol) à chaque nouveau conflit maritime.

Les enjeux juridiques doivent également être pris en compte. La course n'est l'objet que de quelques règlements épars et anciens (*Ordonnance de la marine de Colbert*, août 1681) et manque d'une codification générale, complète et réformée. Cette modernisation législative intervient tardivement – *Déclaration du Roi concernant la course sur les ennemis de l'État* de 1778 –, alors que la Révolution française pose un problème plus fondamental encore: celui de la légitimité de la course. C'est qu'en théorie, le droit de « courir sus aux navires ennemis » s'oppose à la *Déclaration des droits de l'homme et du citoyen* de 1789 qui affirme dans ses articles l'inviolabilité et le caractère sacré de la propriété. Les échanges sont vifs à l'Assemblée au printemps 1792 entre ses partisans qui la considèrent comme un palliatif au commerce en temps de guerre, un moyen d'affaiblir l'ennemi et une école d'apprentissage pour les futurs marins; et ses opposants, défenseurs de la liberté, qui la jugent immorale, inefficace et illégale. Au-delà du cas national, la France souhaite ouvrir la voie et rallier à sa position abolitionniste les puissances maritimes étrangères. Devant le peu d'empressement manifesté par celles-ci et la fin de non-recevoir de la principale intéressée, l'Angleterre, le droit des citoyens français à armer en course est maintenu lorsqu'éclate la guerre maritime en 1793. Pourtant, la guerre a changé de nature et la neutralité autrefois respectée est désormais dénoncée au nom d'une guerre économique totale: la loi du 29 nivôse an VI transfère la qualité de neutralité du pavillon à la cargaison. L'arrivée au pouvoir de Bonaparte modifie sensiblement la donne: le consul souhaite apaiser les relations avec les Neutres, les États-Unis en particulier, pour lesquels il abandonne les articles incriminés. Le 22 mai 1803, le *Règlement sur les armements en course* refond intégralement la législation en vigueur et offre en 124 articles « une véritable charte de la course française ». La fin de l'Empire coïncide avec la disparition de cette pratique multiséculaire, officiellement abolie en 1848. Les guerres révolutionnaires et impériales sont donc le théâtre des derniers affrontements entre corsaires ennemis.

De 1793 à 1814, ce sont 308 campagnes corsaires qui sont identifiées à Saint-Malo, représentant 22 % de la totalité des armements enregistrés au port entre 1688 et 1814 et 56 % des armements corsaires bretons identifiés (Révolution-Empire). Une fois encore, la contribution malouine est décisive. Le bilan des saisies est plus significatif encore: avec 401 captures recensées, le Rocher réalise 71 % des prises bretonnes. Mais les résultats sont variables: absence totale d'armements en l'an II et en l'an III en raison de la déclaration d'embargo de juin 1793, qui suspend les armements privés au profit de la constitution des équipages des vaisseaux de la République; suspension en l'an X à la suite des négociations, puis de la signature du traité d'Amiens. Le nombre d'armements corsaires annuels oscille entre 20 et 25 sous la Révolution, puis diminue nettement à la période suivante: entre 10 et 20 sous l'Empire. Au plus fort de l'activité, la course représente un armement endogène sur deux. Certaines années semblent favorables à l'activité: 42 prises en l'an VI, 32 en l'an VIII, 36 en 1806. Mais globalement, le déclin observé se confirme dans tous les secteurs: diminution des armements, diminution des captures et « rendement » moyen très inférieur aux statistiques enregistrées dans les conflits précédents (1,18 sous la Révolution et 1,40 sous l'Empire). Les pertes sont elles aussi nombreuses. Selon nos chiffres, 131 corsaires disparaissent en mer, soit 42,5 % des navires sortis du port. Les armateurs malouins qui s'y

adonnent sont minoritaires : 48,5 % du négoce local identifié. Mais bon nombre d'entre eux ne réalisent qu'une ou deux campagnes et abandonnent vite une activité risquée où les « gros coups » demeurent rares et les échecs sont légion. *A contrario*, quelques armateurs semblent s'y spécialiser, monopolisant ainsi l'effort d'armement : les 10 armateurs malouins les plus engagés assurent près de 57 % de la totalité des mises hors de la place. Parmi eux, Louis Gilles Thomazeau, Bertrand Marie Le Même et François Marie Delorme Villedaulé. Le plus redoutable est sans conteste Jean Claude Augustin Thomas des Essarts, qui réalise 28 armements en course et 72 prises, pour un chiffre brut de cinq millions de francs. Membre emblématique de la bourgeoisie d'affaires d'ascension récente, il devient sous l'Empire le citoyen le plus riche du département. Sa trajectoire personnelle suscite bien des convoitises. Il cristallise à lui seul les espoirs de gains mirobolants, d'ascension fulgurante et de réussite éclatante qui restent pourtant exceptionnels.

Karine Audran

☛ DELORME VILLEDAULÉ, *ÉTATS-UNIS*, LE MÊME, THOMAS DES ESSARTS, THOMAZEAU

SAINT-POL DE HÉCOURT MARC ANTOINE, CHEVALIER (1665-1704)

Sans doute né en Bretagne, le chevalier de Saint-Pol commence à naviguer à l'âge de 15 ans et se fait remarquer pour son intrépidité sous Duquesne. Nommé sous-lieutenant de galère le 20 mars 1681, il navigue sur le *Magnifique* comme sous-lieutenant de vaisseau en 1685 avant d'être promu lieutenant de vaisseau à Toulon le 1er janvier 1691. Capitaine de vaisseau deux ans plus tard, il est alors affecté à Dunkerque, et en mai 1694, il commande le *Mignon* de 50 canons dans l'escadre de Jean Bart. Bien qu'ayant surtout navigué en Méditerranée, il se distingue au Texel en prenant à l'abordage le *Stadenlande*, vaisseau de 56 au prix de 7 tués et 30 blessés contre respectivement 60 et 80 du côté hollandais. Il s'illustre également dans la défense de Dunkerque en 1695 et dans les croisières de 1696 et 1697 en mer du Nord et en Baltique.

Sa carrière a été incontestablement rapide. Âgé de 37 ans en 1702, il est, dans les faits, le second de Jean Bart à la tête de l'escadre du Nord, mais trop jeune pour en prendre le commandement qui échoit à Pointis. En septembre 1702, il propose d'attaquer la flotte de Moscovie et se voit confier l'*Adroit* avec le *Milford,* commandé par Beaujeu. Cette croisière de l'hiver 1702 va lui permettre de montrer sa valeur. Il doit patrouiller sur la côte de Calais à Ostende et protéger l'entrée en Manche des navires danois chargés de blé. Il doit également favoriser le passage des Suédois dont les cargaisons de bois et de goudron sont attendues par les arsenaux royaux et sécuriser le littoral de Boulogne à Dunkerque. L'*Adroit* (40 canons, 200 hommes), et le *Milford* (30 canons et 160 hommes) appareillent le 20 janvier. Le 28, Saint-Pol s'empare à l'abordage du *Lüdlow*, frégate anglaise, à deux ponts, de 34 canons et 160 hommes, qui transporte également 160 soldats et officiers. Le combat est d'une rare violence. L'ancien corsaire Van Crombrugghe en restera estropié. Le *Lüdlow*, très beau vaisseau, est immédiatement réaffecté à l'escadre du Nord.

De retour à Dunkerque pour les réparations nécessaires, Saint-Pol propose à Pontchartrain d'armer en course cinq grandes frégates. Cette escadre est destinée à croiser des Orcades à la côte de Norvège, du mois d'avril au mois de novembre. Moyennant la clause du cinquième, les navires du Roi seraient prêtés à une société finançant les frais d'armement, le paiement des soldes des officiers, des soldats de marine et des matelots des classes. Le Roi fournirait les munitions, les agrès et les vivres. Le projet est approuvé mais seulement pour l'*Adroit* (Saint-Pol), et le *Milford* (Damas de Marillac). Saint-Pol appareille le 18 février. Lors d'une escale à Ostende, il se renforce de corsaires en relâche et le 19 avril, appareille avec la *Dryade* de 46 canons du Havre (Graton de Villogé), la

Palme Couronnée (Cornil Meyne) et l'*Espérance* (Cornil Bernard), tous deux de Dunkerque (frégates de 16 canons et 110 hommes). Deux corsaires d'Ostende, la *Reine d'Espagne* de 40 canons et 260 hommes (Paul Beestenbustel) et la *Notre Dame de Montaigu* de 10 canons et 75 hommes (Antoine Cornelissen) complètent cette division. Deux jours plus tard, Saint-Pol, qui vient d'être promu chevalier de Saint-Louis, intercepte un convoi anglais parti d'Hellvoetsluys pour Londres, escorté par le *Salisbury* de 52, un autre vaisseau et un navire marchand armé de 36 canons. Le *Muscovia Merchant* et le *Salisbury* sont capturés après une heure et demie de combat – les jets de grenade et une bordée de l'*Adroit* ont fait des ravages sur le *Salisbury* (18 morts et 43 blessés). Les corsaires prennent huit navires marchands. Le lendemain, quatre autres prises sont réalisées dont trois conduites à Ostende. Saint-Pol met son pavillon sur le *Salisbury* et entre triomphalement à Dunkerque le 22 avril malgré une escadre anglaise de quinze vaisseaux. Le maître d'équipage de l'*Adroit* reçoit une médaille d'or. François Bart avait embarqué sur l'*Adroit* avec son jeune frère Jean-Louis comme mousse. Le produit net se monte à 423 259 l-t. Le partage s'opère selon les règles de Dunkerque : un pied de quille pour une part, les canons étant comptés à raison d'une part par 3 livres de balle du calibre du canon, un mousse pour une demi-part et le marin le moins qualifié pour une part. L'*Adroit* reçoit 89 582 l-t. Cet armement est l'un des premiers à capitaux mixtes de la guerre de Succession d'Espagne à Dunkerque.

Le 5 juin, le *Salisbury* lève l'ancre avec le *Milford*, l'*Adroit* et le *Lüdlow*, tous avec commandements et équipages du Roi. Les instructions de Louis sont claires : « Mon intention est que vous vous appliquiez particulièrement à détruire le commerce de mes ennemis, le mal que vous pourrez leur faire étant le plus sensible qu'on le puisse et le plus capable de les porter à désirer la paix. » Ce sont, à quelques mots près, les ordres donnés à Jean Bart à la veille de la campagne du Texel. Saint-Pol a la liberté de couler ou de rançonner ses prises, il peut mettre les prisonniers hollandais sur des neutres mais les Anglais doivent tous être ramenés en France. Il attaque le 22 juin la flotte de pêche harenguière hollandaise protégée par quatre vaisseaux. Saint-Pol capture le *Soleil Doré* (44 canons et 200 hommes) et le *Ludlow* le *Wolfswinckel* (24 canons et 100 hommes). Après un quart d'heure de combat contre l'*Adroit*, le *Château d'Anvers* de 44 explose. Quatre survivants, sur 200, sont repêchés chez les Hollandais. L'*Adroit* coule également avec 118 marins dont le capitaine de Sève, mais on repêche 52 membres de l'équipage. Le *Soleil Doré*, trop endommagé, est sabordé. Saint-Pol poursuit la flotte de pêche qui s'est réfugiée dans les Shetland. François Bart, avec trois chaloupes et deux canots, brûle 43 busses. Le 30 juin, Roquefeuil, sur le *Lüdlow*, en brûle cent dix-huit : « Jamais flotte n'a été si bien détruite. Il ne s'est pas sauvé vingt busses des cent quatre-vingt qu'elles étaient ». Tandis que le *Lüdlow* répare à Bergen, Saint-Pol, toujours sur le *Salisbury*, croise le long des côtes d'Écosse et, courant juillet, s'empare du *Zaamslagh* (32 canons). Saint-Pol fait sa jonction avec la division de La Luzerne armée en juillet à Dunkerque : l'*Amphitrite* de 50 et 323 hommes, le *Jersey* (de Camilly) de 44 et 256 hommes et les *Jeux* (Beaujeu) de 36 et 185 hommes. Cette mission de La Luzerne est, elle aussi, exclusivement militaire : il doit intercepter les busses hollandaises. Plus ancien dans le grade, il prend le commandement des deux divisions : « Le zèle que M. de Saint-Pol a pour le service du Roi lui fit sacrifier en cette occasion ses intérêts et le détermina à se joindre à moi et à servir sous mes ordres », souligne avec honnêteté La Luzerne qui attaque la flotte des busses de la Meuse sans attendre Saint-Pol. Trois navires hollandais d'escorte sont pris et brûlés, 800 prisonniers hollandais sont entassés sur des busses. Les deux divisions se séparent puis se retrouvent, le 4 octobre, et désarment à Dunkerque le 14. Pontchartrain les félicite : 160 busses ont été détruites, d'une valeur de deux millions de livres. La stratégie

des destructions a été essentielle: quatre ou cinq prises seulement sont liquidées au profit du Roi, les autres ayant été brûlées ou coulées. Les Anglais et les Hollandais mobilisent plus de cinquante vaisseaux tant pour poursuivre Saint-Pol et la Luzerne que pour escorter les convois de la Baltique et de la flotte de Russie et faire le blocus de Dunkerque.

En 1704, le plus grand armement au cinquième de Dunkerque est confié à Saint-Pol. En mai est constituée une société pour armer pendant six mois les six vaisseaux et frégates du Roi à l'initiative de Delezat agissant «pour lui et les sieurs Voile, Bougis et Moinet, ses associés à l'entreprise», mais également Jacques-Winoc Plets. L'intendant de Flandre et Picardie signe le contrat au nom de Louis XIV pour une escadre composée du *Salisbury* (Saint-Pol), de l'*Amphitrite* (Ferrière), du *Jersey* (de Nesmond), du *Milford* (de Marillac), de l'*Héroïne* (François Bart) et de la *Médée,* (Desabrerois). Saint-Pol appareille en juillet, sans que le total des fonds, soit 344 actions de 1000 l-t, ait été levé. On trouve 65 actionnaires nobles mais surtout Jacques Voille, directeur général des vivres de la Marine en Flandre et Picardie: «à supposer que l'escadre ne fasse pas de prises, il perd plus de 50000 écus». La division Saint-Pol est attaquée le 15 août par quatre vaisseaux anglais dont le *Revenge* de 70 et le *Falmouth* de 52. Saint-Pol, bien soutenu par l'*Héroïne* et l'*Amphitrite,* capture le *Falmouth* au prix de nombreux morts dont le comte de Ferrière et son frère. «Il serait à souhaiter que M. de Saint-Pol ne trouvât pas tant de navires de guerre, et plus d'indiens ou de riches interlopes», écrit l'intendant Gastines. Saint-Pol désarme en décembre à Dunkerque. Au total, l'escadre fait onze prises, dont deux frégates de guerre de Flessingue de 20 et 16 canons. Le produit brut se monte à 320000 l-t, et le produit net à 143000 l-t; la campagne est déficitaire. Voille obtient du Roi la remise du cinquième. Les recettes s'établissent finalement à 137117 l-t et la dépense à 154938 l-t. Les comptes finaux sont rendus en 1718. La plupart des prises ont été conduites et vendues à Brest.

En avril 1705, Pontchartrain donne ordre à Saint-Pol de croiser deux mois sur le *Salisbury*, accompagné du *Protée* et du *Lüdlow.* On lève des équipages jusqu'en Normandie. Ayant appareillé le 16 mai, le chevalier intercepte seize marchands hollandais escortés par deux vaisseaux de 50 et 40 canons, le *Wilverhorst* et le *Raadhuis-Van-Harlem*. Saint-Pol attaque le premier, le *Protée* le second et le *Lüdlow* poursuit les marchands. Le *Wilverhorst* est capturé, mais après trois heures de combat, le *Raadhuis-Van-Harlem* réussit à s'échapper. Saint-Pol rentre le 23 mai à Dunkerque avec dix prises qui produisent 225365 l-t. L'escadre repart le 15 juin, accompagnée de deux frégates de la Chambre de commerce de Dunkerque et de plusieurs corsaires. Là encore, la mission est surtout militaire. Saint-Pol détruit plusieurs busses, puis double les Shetland et rentre par la mer d'Irlande. Il mouille le 5 août avec une seule prise, le *Tigre-Galley* de 20 canons, qui est vendu pour plus de 40000 l-t. Il lève l'ancre à nouveau le 6 septembre avec mission de croiser du cap Ortegal au Finisterre pour assurer la protection d'une flotte française venant de Saint-Domingue. Le *Jersey* de 30 et le *Triton* de 50 remplacent le *Lüdlow* hors d'état de reprendre la mer.

De retour en octobre à Dunkerque, Saint-Pol en ressort le 30, accompagné du *Protée*, du *Triton*, du *Jersey* et de l'*Héroïne* (François Bart). Le jour même, ils s'emparent de huit dogres, et, le lendemain, ils interceptent un convoi anglais de onze marchands revenant de la Baltique sous la protection du *Pendennis* et du *Blakwall*, tous deux de 50, et du *Sorlingues* de 32. Tandis que l'*Héroïne* et les corsaires s'emparent des flûtes, Saint-Pol se porte sur le *Pendennis*, sans attendre le *Triton*, mauvais voilier. En montant à l'abordage, il reçoit une balle de mousquet mortelle en pleine poitrine. Le comte d'Illiers, son second, lui succède, mais, profitant du désarroi à bord du vaisseau français, le *Pendennis* se dégage pour attaquer le *Protée* qui vient de s'emparer

du *Blakwall*. Roquefeuil, secouru par le *Triton*, se rend enfin maître du *Pendennis*. Un des derniers boulets frappe mortellement le chevalier Descoyeux, lui arrachant le bras. « Il n'y a pas eu sous le règne du Roi une action pareille à celle du *Protée*, car il est de fait qu'après avoir enlevé de bâbord un vaisseau percé pour 58 canons, il en a enlevé un autre qui est venu l'aborder de tribord, malgré tout le désordre et la confusion où se trouve un vaisseau qui vient d'en enlever un autre plus fort que lui [...] ».

Cette expédition n'a pas été financée par l'argent privé, et si elle s'avère rentable pour le Roi, tant sur le plan stratégique que sur le plan financier, les équipages et les officiers en bénéficient peu. L'inventaire après décès de Saint-Pol confirme qu'il ne s'est pas enrichi au service du Roi. Le chevalier a demandé dans son testament que Louis XIV distribue des grâces à son frère, chanoine, et à ses neveux, dont l'un, Dufay, était garde de la Marine. Le Roi s'en acquitte car Saint-Pol correspond pour lui à l'officier de marine exemplaire, formé dans les gardes de la Marine, issu de la noblesse et obéissant jusqu'à la mort. Il choisit Forbin pour succéder à Saint-Pol.

Patrick Villiers

☛ BART, *BOULOGNE*, *BREST*, *DUNKERQUE*, DUQUESNE, *FLESSINGUE*, FORBIN-GARDANNE, *LONDRES*, NESMOND, *OSTENDE*, POINTIS, PONTCHARTRAIN

SAINT-SÉBASTIEN

Situé dans la Couronne de Castille, principal port de la province du Guipúzcoa, Saint-Sébastien est au Moyen Âge et au XVIe siècle un port de commerce d'envergure modeste comparé à celui de Bilbao. Cependant, il est à cette époque un port d'armement renommé, notamment pour les campagnes de pêche à la morue à Terre-Neuve, la chasse à la baleine, le transport maritime et la guerre. Des pirates occasionnels sévissent en eaux méditerranéennes et atlantiques bien qu'ils assurent en priorité une fonction de transporteurs, à Gênes et à Palerme, à Beyrouth ou à Alexandrie comme à Bruges et à Londres. La course ne leur est pas non plus étrangère. Bien qu'en 1489, une cédule royale prohibe cette activité, dans un édit postérieur daté du 30 juin 1498, Ferdinand d'Aragon l'autorise sans restriction aux Guipuzcoans – notamment ceux de Saint-Sébastien – et aux Biscayens. Même dans l'intervalle, entre 1489 et 1498, pendant la prohibition générale de la course, les rois Catholiques concèdent des « lettres de représailles » aux marchands castillans affectés par la piraterie en Europe occidentale. D'ailleurs, en 1498, des navires de Guipúzcoa et de Biscaye chargés de fer pour l'Angleterre et de laine pour la Flandre capturent 6 navires de Bretagne et donnent la chasse à d'autres. Cette fonction d'armement est à maintes reprises mise au service des monarques castillans successifs. En 1540, un espion anglais affirme que s'il devait y avoir un signe d'activité militaire, ce serait entre Saint-Sébastien et Bilbao car, ajoute-t-il, « for by these quarters standeth the chief part of the navy of Spain » – dans cette zone se trouve la plus grande partie de la flotte espagnole. En 1534, lorsque Barberousse se trouve à Tunis, 1 500 Biscayens arment à leurs frais pour aller rejoindre la flotte de l'Empereur en Sardaigne et y déloger le corsaire. Cette fonction d'armement gagne en importance entre 1580 et 1640 environ grâce à la convergence de deux facteurs. Tout d'abord, les guerres dans le nord-ouest atlantique stimulent les chantiers navals de Saint-Sébastien ainsi que ceux, proches, de Lezo, Pasajes, Usúrbil, Rentería, Orio et Deva sur la côte guipuzcoane. Ensuite, compte tenu des interdictions royales de commercer avec les ennemis, les échanges entre les Pays-Bas du Nord et l'Angleterre d'un côté et l'Espagne de l'autre – qui passaient jusqu'alors par Laredo ou encore Bilbao -, sont déviés vers Bayonne et Saint-Jean-de-Luz, ports à partir desquels les marchandises sont acheminées illégalement vers Saint-Sébastien.

Étant donné la concurrence hollandaise en Mer du Nord et dans l'océan Atlantique en matière de pêche, de transport, de commerce et de

course, les Basques espagnols sollicitent du Roi des patentes pour capturer des navires faisant le commerce entre les Pays-Bas et la France. C'est ainsi que naît à la fin du XVIe siècle une industrie corsaire importante dans les ports de Biscaye et du Guipúzcoa, stimulée depuis Madrid. En effet, en 1598, aux *cortes* de Valladolid, Philippe III confirme la possibilité pour ses vassaux d'armer en course, sur la base d'un édit de Charles Quint publié en 1525. Outre la revitalisation des chantiers navals grâce à d'importantes commandes royales, la guerre dans l'océan s'allongeant, la Couronne s'intéresse aux entreprises de course pour obliger l'ennemi à se replier et donner aux armateurs une activité lucrative, contrariés par les services continus demandés par les autorités et la contraction de la navigation commerciale. Après l'échec de l'*Invincible armada* qui se traduit par l'anéantissement momentané de la flotte espagnole (1588), Philippe II accorde de plus en plus de lettres de marque destinées à affaiblir le pouvoir naval et économique des ennemis, anglais, hollandais et français, par de nouveaux moyens. En 1589, d'importantes expéditions s'organisent à partir de la Péninsule. Le Roi accorde licence à Pedro Saenz Duarte pour armer en course contre les Anglais et les Rochelais. Un an plus tard, un autre habitant de Saint-Sébastien, Juan Pérez de Ascue, sollicite la négociation d'un *asiento* avec la Couronne pour construire deux navires et une patache, et les armer en course, demande appuyée par le conseil de guerre. Pour stimuler ces entreprises, la Couronne renonce au cinquième des prises, appuie économiquement ces expéditions et donne autant de licences qu'il s'en demande. Mais cela peut perturber les relations commerciales. En 1591 et 1593, Saint-Sébastien se plaint à Philippe II de ce que les corsaires de Castro Urdiales, Laredo et Santander, attaquent les navires catholiques français, ce qui est préjudiciable à son commerce.

La domination du nord-ouest atlantique reste néanmoins aux mains des Anglais et des Hollandais. De fait, à partir des années 1580, la course anglaise et hollandaise croît en plus grande proportion encore que celle des Espagnols. Elle atteint même des records. La politique d'embargo des marchandises et navires anglais et/ou hollandais que mène Philippe II à la fin de son règne puis Philippe III, aboutit d'ailleurs à stimuler la course ennemie. En 1585, sous le commandement du frère de Walter Raleigh, une petite escadre attaque la flotte de pêche espagnole au large de Terre-Neuve, capturant de nombreux navires et faisant 600 prisonniers conduits en Angleterre. La reine anglaise autorise l'émission de lettres de course à tous ceux de ses sujets qui peuvent prétendre avoir été victimes des embargos espagnols. Peu après, deux actes d'agression vont conduire à une guerre ouverte avec l'Espagne. En 1585, en deux mois et demi, les corsaires anglais font plus d'un million de ducats de prises, principalement aux dépens des Espagnols.

En 1590, les autorités de Saint-Sébastien exposent dans un mémoire adressé au Roi le mauvais état dans lequel sa flotte se trouve et la raréfaction de marins et de bateaux dans la ville. Néanmoins, les chantiers navals du port et ceux des environs profitent du programme de restauration navale de Philippe III et de Philippe IV. En effet, la durée des conflits, leur extension géographique et leur intensification, tout comme le piétinement des armées terrestres et la prise en compte des intérêts économiques, poussent Olivares et Philippe IV à promouvoir la guerre de course. Le port se prête particulièrement bien à la construction d'une flotte de guerre. Non loin, plusieurs fabriques d'armes sont implantées – Placencia, Tolosa, Elgóibar, Oñate en particulier – ainsi que plus d'une centaine de forges et des forêts, facilitant ainsi le développement d'une industrie de guerre. En 1591, la Biscaye et le Guipúzcoa sont capables de produire chaque année 20 000 arquebuses, 3 000 mousquets et toutes les piques nécessaires sous condition qu'il y ait de l'argent. Depuis le Moyen Âge, les habitants de Saint-Sébastien vendent des bateaux et des armes et prêtent des services militaires non

seulement aux rois castillans mais aussi aux principaux belligérants européens, la France et l'Angleterre en particulier. Ces atouts, ainsi que les difficultés qu'il éprouve à contrôler de grands flux commerciaux, en font le premier port corsaire atlantique de l'Espagne. L'essor de la construction navale qui a lieu à la fin du XVI[e] et pendant les trois premières décennies du XVII[e] siècle, est accompagné d'un authentique boom corsaire dans les années 1630-1640, lié à une certaine morosité commerciale et aussi au contexte de la guerre de Trente Ans. Cela ne va pas sans contradiction, car au sein du conseil municipal de la ville, des disputes surviennent entre marchands et armateurs en course, ce qui n'empêche pas le port de devenir le principal centre corsaire de la Péninsule à partir de ces années. En 1617, la ville de Saint-Sébastien signe un contrat de construction navale avec le Roi concernant 7 galions outre, bien entendu, ceux signés avec des particuliers. Comme à Dunkerque et en Biscaye, les institutions municipales et provinciales participent à l'armement et à la guerre de course. En 1622, la ville demande l'autorisation d'armer plusieurs pataches afin de pourchasser des pirates rochelais. En 1684, sa chambre de commerce prépare une frégate pour des expéditions de course et quelques années plus tard, les commerçants de la ville arment collectivement 3 frégates. Les corsaires de Saint-Sébastien et autres Guipuzcoans opèrent majoritairement dans le golfe de Biscaye, mais aussi à Carthagène, en Méditerranée. Leurs équipages comptent dans leurs rangs de nombreux étrangers. En 1623, le capitaine Pedro de Aguirre affirme être sorti du port de Saint-Sébastien avec un équipage « *de gente inglesa, flamenca y francesa* ». Le capitaine lui-même pouvait d'ailleurs être d'origine étrangère. Entre 1622 et 1640, plus de 700 prises sont conduites à Saint-Sébastien. À eux seuls, entre 1622 et 1630, les habitants du lieu en auraient capturées plus de 300 aux Provinces-Unies et plus de 270 navires auraient été armés dans le port entre 1621 et 1697. Entre ces deux dernières dates, 141 armateurs munis de lettres de marque ont été dénombrés. Tout comme les membres de l'équipage et les capitaines, les armateurs ne sont pas forcément originaires du lieu, les Français – Basques et Bretons – et les Irlandais représentant 12 % de l'effectif. La majorité des prises sont effectuées dans le golfe de Biscaye ou dans les eaux portugaises après 1640, tandis que d'autres sont réalisées en Méditerranée. Selon Otero Lana, le tonnage moyen des navires corsaires atlantiques espagnols du XVII[e] siècle serait de 80-90 tx environ, les armateurs de Saint-Sébastien affectionnant particulièrement les *bajeles* de petit tonnage qui se déplacent à la rame, peuvent entrer dans les ports et ne sont pas nécessairement pourvus d'artillerie. D'autres, de plus gros tonnage, sont acquis à des Dunkerquois, comme ce galion de 240 tx qu'Alonso de Idiáquez achète 14 500 rx – un tiers de son prix, car issu de prise –, à l'Amiral Jacques Colaert. Des prises dunkerquoises sont donc vendues dans le port basque, autre témoignage du rôle important de cette place dans l'activité de course à cette époque. Selon la législation de 1621, la répartition s'opère par tiers – un tiers pour les vivres et les munitions, un second pour l'artillerie et le navire et le troisième pour l'armateur et l'équipage – à l'avantage de l'armateur. Mais dans la pratique, la nécessité d'attirer marins et soldats fait que la répartition a de plus en plus lieu par moitié entre l'équipage et l'armateur, une fois ôtées les dépenses de vivres et de munitions. Afin de favoriser la course, le monarque renonce au quint qui lui revient – cette clause est en vigueur depuis 1525 – et au droit qu'il possède sur les armes du navire pris. De plus, dès 1623, sous la pression des armateurs, la répartition des prises est laissée aux justices locales. En 1633, des concessions supplémentaires ont lieu concernant les navires qui composent l'escadre du Nord. Une enveloppe de 100 000 écus d'argent est prévue pour aider les armateurs. En 1692, un décret royal est établi, confirmant le processus d'autonomie de la course vis-à-vis des organismes traditionnels. Officiellement, le Conseil de guerre ne délivre plus les lettres de

marque et la juridiction de la course passe aux mains de la municipalité. Malgré l'annulation de toutes ces dispositions par un nouveau décret l'année suivante, et devant les protestations de la province du Guipúzcoa, ni le Conseil de guerre, ni celui d'État, ni Charles II ne poussent à l'épreuve de force et acceptent que le décret de 1693 reste lettre morte. Dans les faits, on assiste à une multiplication des tribunaux sans que soit établi un authentique contrôle sur les corsaires. Saint-Sébastien n'est pas le seul havre guipuzcoan à armer en course : non loin, Fuenterrabía comptent 48 armateurs au XVIIe siècle – lesquels ont des relations constantes avec ceux du port voisin – et 71 navires corsaires ; l'activité corsaire de Pasajes, pour sa part, s'appuie sur 18 armateurs et 35 navires.

Jean-Philippe Priotti

☛ Khaïr-ed-din Barberousse, *Bayonne*, *Bilbao*, *Carthagène*, Colaert, *Dunkerque*, *Gênes*, Idiáquez, Raleigh, *Saint-Jean-de-Luz*, *Santander*, *Tunis*

Saint-Tropez

Sans qu'il soit besoin de retracer le passé de Saint-Tropez, il convient cependant de rappeler qu'après avoir été dévastée et désertée du XIII[e] au XV[e] siècle, la cité a été reconstruite en 1470 par la volonté de Jean Cossa, seigneur de Grimaud, en faisant appel à des familles génoises et de Provence intérieure pour sa renaissance. Le petit bourg portuaire destiné à surveiller le golfe de Grimaud connaît une croissance démographique relativement forte, sinon régulière, passant de 60 habitants, au moment de l'acte d'inféodation de 1470, à plus de 3000 à la veille de la Révolution. L'exiguïté du terroir, la maigreur des sols et les difficiles communications terrestres avec l'arrière-pays conduisent les Tropéziens à se tourner vers les activités maritimes. Dès la fin du XVII[e] siècle, près de deux hommes sur trois de plus de 12 ans sont classés par l'État royal parmi les gens de mer et doivent théoriquement servir à tour de rôle sur les vaisseaux du Roi. La pêche côtière, ainsi que l'exploitation de pêcheries fixes – les madragues –, l'armement de bâtiments pour le petit cabotage ou les trafics plus lointains vers les Échelles de Barbarie et du Levant constituent les activités majeures de la cité, sans omettre la construction navale réputée malgré la modestie des chantiers. Relativement importante au XVI[e] siècle, désintégrée au milieu du XVII[e] siècle, la flotte marchande tropézienne est cependant régulièrement reconstituée et renforcée. Au XVIII[e] siècle, Saint-Tropez est un important port d'armement qui dispose, en nombre comme en tonnage, de la troisième flotte de la France méditerranéenne après celles de Marseille et La Ciotat. Avec une partie de cette flotte de commerce, les Tropéziens – comme d'autres navigants provençaux – se livrent à une forme originale d'armement dit « voyage à la cueillette », « voyage à l'aventure » ou « caravane maritime », c'est-à-dire à un *tramping* réglementé, pratiqué en Méditerranée et plus particulièrement dans l'espace arabo-musulman ; au cours de ce grand cabotage, les capitaines « aventuriers » nolisent leurs bâtiments à des affréteurs ottomans. Près d'un millier d'armements en caravane peuvent être mis à l'actif des Tropéziens au cours du XVIII[e] siècle ; ils sont à l'origine de la prospérité de la cité observée dans la seconde moitié du siècle.

À ces activités, les Tropéziens ont ajouté la course, d'aucuns rappelant d'ailleurs que les couleurs de la ville – trois bandes verticales rouge, blanc, rouge – sont celles des « deux villes seulement qui ont le privilège d'arborer ces couleurs, Saint-Malo et Saint-Tropez, les deux villes corsaires. » Les Tropéziens ont subi durant plus de deux siècles les attaques barbaresques ainsi que celles « des Mahonais, des Flessinguois, des Espagnols et des corailleurs d'Oneille », sans oublier celles des corsaires anglais. Ils ont riposté à ces assauts et engagé eux-mêmes les combats. Les traces de ces expéditions qui demeurent clairsemées attestent la présence de Tropéziens sur des navires armés en course à Saint-Tropez mais aussi parmi les

équipages de bâtiments corsaires expédiés en d'autres ports.

À partir de Saint-Tropez, la course est surtout attestée au XVII[e] siècle, particulièrement lors des guerres de la fin du règne de Louis XIV. Des participations financières sur des bâtiments « allant en course et marchandises » et des répartitions de prises ont été consignées devant notaires avant de donner parfois lieu à de tardifs et complexes règlements judiciaires. L'activité corsaire des Tropéziens pallie les difficultés économiques du temps et s'inscrit dans la politique de police des mers menée en Méditerranée à la fin du règne de Louis XIV. Nombre d'opérations corsaires revêtent une coloration familiale. C'est le cas avec le patron Honoré Roux qui « commande en course » en 1638 et s'empare de deux tartanes espagnoles chargées de marchandises diverses. Il en est de même avec Antoine Pérou en 1684, puis de Félix Pérou avec son fils Abel en 1698. Cette même année, le patron Antoine Moisson reçoit une commission pour équiper son bâtiment en course, comme le fera en 1709 son fils Claude, capitaine caravaneur.

Ces actions, discrètes et sans panache dans les documents conservés, ont ponctuellement réuni de nombreux marins du lieu, capitaines ou simples matelots : ainsi 35 Tropéziens figurent parmi les 37 hommes qui ont pris place sur la tartane de 28 tx du patron Félix Pérou en 1698. L'importance de l'équipage – une tartane de cette modeste portée n'exige que sept à huit hommes en temps ordinaire – n'a rien d'exceptionnel pour des opérations de course où sont à prévoir combats et équipage de prise. Elles ont également entraîné la mobilisation de capitaux pour monter l'opération d'armement : des capitaines, marchands, bourgeois, avocats, voire des gentilshommes – comme les Castellane – copropriétaires ou non des bâtiments corsaires, y apportent leur contribution. Ces investisseurs se retrouvent dans la répartition des gains après la vente des prises et de leurs effets. Il en est ainsi à la suite de la capture d'une barque catalane en 1698 : la moitié du montant de la prise est versée à l'amirauté, 2 415 l-t sont distribuées aux trente-sept marins et 901 l-t aux dix armateurs, le capitaine Félix Pérou percevant une part deux fois plus élevée que celle de chacun des armateurs. Procurant de très modestes gains – mais avec une fréquence à laquelle il est difficile de répondre – la course paraît bien moins fructueuse qu'au début du XVII[e] siècle. Au reste, ces opérations participent à la lutte contre l'insécurité du moment et favorisent, dans une certaine mesure, le renouveau commercial observé à partir de cette période. Quelques capitaines corsaires vont d'ailleurs peu après butiner « en caravane » sur les routes du Levant et de Barbarie.

Au cours du XVIII[e] siècle de telles opérations ont concerné un nombre plus limité de marins à l'occasion des principaux conflits. Pendant la guerre de Sept Ans (1756-1763), une chaloupe de 14 rames est armée en course avec 19 hommes à bord, sans effectuer de prise. Durant la guerre d'Indépendance américaine (1776-1781), le capitaine Cessy, qui commande une felouque des Fermes du Roi, récupère un bâtiment chargé de bois de construction destiné à Toulon qu'avaient pris peu auparavant les Anglais. Toutefois, pendant les guerres de la période révolutionnaire et les difficultés maritimes accentuées par le blocus anglais, la course tropézienne est plus dynamique. Les marins, rendus disponibles par la médiocrité des armements au commerce et devant faire face aux difficultés économiques de leur cité, tentent de s'emparer de caboteurs étrangers. Ainsi en est-il, en septembre 1793, de la prise de deux embarcations génoises chargées de blé faisant route vers Toulon ouverte aux Anglais. Opération patriotique ou ravitaillement de la ville en proie à des problèmes alimentaires aigus ? Durant les premières semaines de 1794, près de 120 marins de Saint-Tropez – soit environ 15 % des inscrits maritimes – participent à cinq autres armements de ce type mais sans effectuer de prise. La course constitue bien, comme observée en d'autres ports, de Dunkerque à Bayonne, une

activité de substitution en période d'insécurité et de marasme économique.

Du fait des occasions offertes, des problèmes économiques du moment, de la réputation professionnelle des marins de Saint-Tropez et de leur relative disponibilité, ces derniers sont embarqués sur des bâtiments corsaires armés hors de leur cité. D'aucuns s'engagent à Toulon sur les vaisseaux de l'État, royal puis républicain. C'est notamment le cas pendant la guerre de Sept Ans et plus encore pendant la période révolutionnaire sur le *Petit Patriote* ou sur le *Républicain*, en qualité de capitaines de prise et de matelots, sans grande réussite il est vrai. De 1787 à 1793, le patron Joseph André Sauvaire arme en course à trois reprises. En 1793, Joseph Honoré Dauphin fait partie des corsaires de la *République*, comme Jacques Joseph Laugier en course avec la tartane *Saint-Jean*, Joseph Charles Salesse sur le *Sans Culotte* du capitaine Jacques Laugier ou Jacques Coste sur la tartane *Sans Culotte*. Les opérations se prolongent sous le Consulat et l'Empire : Joseph Magloire Bruno Geoffroy, qui avait quitté le métier de la mer en 1787-1792, reprend du service en tant que corsaire dans l'Adriatique avec le capitaine Jean-Baptiste Sibille, également de Saint-Tropez ; Pierre Dominique Claude Teisseire est second sur le chebek corsaire l'*Étoile de Bonaparte*, en 1807, tandis que Jacques Tropez Mireur l'est, en 1809, sur le corsaire brigantin *Victorieux*.

Les corsaires tropéziens en qualité de capitaines ou de matelots se rencontrent aussi à Marseille, puissant port de commerce au XVIII[e] siècle. Tel est le cas de Jean-François Cauvin, en 1692, de Jean-Baptiste Tropez Martin, la même année et surtout de Jean Augier à partir de 1708. Sans prétendre à l'exemplarité, l'itinéraire de ce dernier se révèle éclairant à plus d'un titre. En 1708, au moment de la guerre de Succession d'Espagne, le capitaine Augier nolise sa barque *Saint-Alexis* au Roi sans effectuer de campagne. L'année suivante, il obtient un congé pour aller à la « traite des bleds » en Levant ; sur le chemin du retour, il s'empare d'une barque qu'il remet à l'amirauté de Marseille et pour laquelle il reçoit 300 piastres soit environ 1 000 l-t – son salaire mensuel étant de 90 l-t. En 1711, il mène à Tripoli de Syrie le *Saint-Michel*, qui bien qu'arborant « pavillon de Jérusalem », appartient au consul hollandais du lieu tandis que les marchandises ont été chargées par le consul anglais. Il capture également une saïque anglaise portant une riche cargaison. L'année suivante, revenant d'Alexandrette, il rançonne 300 piastres un corsaire mayorquais, devant l'île de Taulette. Le combat est violent et dure deux heures. Le capitaine ennemi Dominique Cartas ainsi que 30 de ses hommes sont tués. Nous perdons la trace d'Augier jusqu'en 1718, date à laquelle il fait construire, à La Seyne, près de Toulon, une grosse barque de 3 500 qx – environ 140 tx – en association, pour six quirats chacun, avec Charles Bruno Martin, François Cauvin, bourgeois de Saint-Tropez, et les frères Salade, marchands de Marseille. Avec ce bâtiment, également nommé *Saint-Alexis*, il effectue plusieurs voyages vers les Échelles du Levant. En 1728, « pour courir sus les Tripolins », il obtient une commission pour armer en course sa barque avec 14 canons, 24 pierriers et 130 à 140 hommes. La mise de fonds approche les 40 000 l-t, dont 3 000 engagées par Augier lui-même. Étant donné « l'expérience, la probité et la droiture » du capitaine, désormais « habitué » – c'est-à-dire établi – à Marseille, il reçoit rapidement les participations de nombreux intéressés, à commencer par celles de ses anciens associés, également « habitués » à Marseille, à savoir : les frères Cauvin, Charles Martin et les frères Salade ; à leurs côtés, se trouvent d'autres grands négociants de la place – les frères Sollicoffre, Jean-Baptiste Honoré Roux, Joseph Bourguignon, Lombardon, Bruny fils, Kick, Louis David, Jean-Baptiste Magy… – et les échevins et députés de la Chambre de commerce de Marseille pour 6 000 l-t. La course a-t-elle été profitable ? Le dossier ne le dit pas, mais le capitaine corsaire tropézien Jean Augier obtient de nouveau, en février 1729, une « commission en guerre pour aller trafiquer dans la Méditerranée et l'océan » ; cette autorisation

laisse présumer sinon des profits tout au moins la confiance des « participes ».

La course tropézienne ne ressemble pas à la grande course pratiquée par les marins de Bayonne, de Nantes ou de Saint-Malo : pas de coups d'éclat ou d'opérations flamboyantes dans les espaces océaniques ou caraïbes. Il s'agit ici d'une petite course côtière comme on en trouve en d'autres petits ports méditerranéens ou non. Montés sur des bâtiments de moins de 50 tx, ces corsaires ne s'éloignent guère du littoral. À partir de points stratégiques connus – îlots, calanques, criques –, ils interceptent le trafic côtier, chassent et rançonnent les caboteurs qui passent à proximité. Les résultats de ces actions sont difficiles à connaître. Les calculs sont d'autant plus délicats à effectuer que de nombreux paramètres nous échappent : armement et mise hors, amortissement, état du bâtiment, durée réelle des opérations… Néanmoins, sous des apparences modestes, nous percevons parfois, au détour d'un procès ou d'autres enregistrements, quelques belles opérations. Ainsi, en octobre 1686, l'État royal réclame aux héritiers de Jean Coste, de Jacques Martin et de Jean Caussemille, qui ont participé au financement de l'armement en course du capitaine Honoré Roux de 1638, plus de 60 000 l-t provenant de la prise de deux tartanes espagnoles. Les héritiers refusent de payer la somme requise car « il s'agit d'une prise faite par un particulier et à laquelle S. M. n'a nul droit. » Nous ne connaissons pas la suite de l'affaire mais le montant annoncé, pour le compte de l'État et non contesté par les héritiers, signale assurément une belle prise. Des litiges sont parfois plus étonnants, comme cette plainte enregistrée à la suite de la confiscation, en 1707 par le commandant de la citadelle Paillet, de l'argent et autres effets provenant de la prise de cinq bateaux de Nice effectuée par le capitaine corsaire Claude Moisson avec la mise au cachot de prisonniers. Le gain est quelquefois indirect. Le capitaine Cessy, qui a repris aux Anglais un bâtiment chargé de bois, reçoit, en 1781 par décision ministérielle, une gratification de 300 l-t – soit environ 3 à 4 mois de salaire – et autant à partager pour son équipage. Ces gains, inégaux et délicats à chiffrer, ne sauraient masquer les campagnes infructueuses et périlleuses. Le patron Joseph Guirard est capturé par les corsaires de Tripoli en 1728, tandis que le capitaine Jean-Charles Olivier est tué par les forbans en 1791. Ces risques n'en découragent pas certains : Félix Pérou, pris par les Barbaresques en 1708, repart en course en 1712, malgré la menace d'une nouvelle « esclavitude en terre infidèle. » Faut-il y voir le signe de l'attractivité financière de la course ou l'attitude d'un patron résigné à cette activité en période difficile ? Assurément, comme à Saint-Malo, mais en changeant d'échelle, on peut parler de « loterie-corsaire. »

Gilbert Buti

☛ Bart, *Bayonne*, Bruny, *Calais*, *Dunkerque*, *Nantes*, Roux, *Saint-Malo*, Sibille

SALÉ (XVIIe et XVIIIe siècles)

Au cours du XVIIe et du XVIIIe siècle, Salé, avec son activité portuaire, reste le principal foyer marocain de l'armement en course. Situé sur le littoral atlantique, sur la rive gauche de la rivière du Bouregreg, à 50 lieues seulement du détroit de Gibraltar, il devient dès le début du XVIIe siècle une terre d'asile pour quelques milliers d'immigrés venus notamment de la péninsule Ibérique. L'attachement de ces derniers à la patrie perdue, édits d'expulsion à la suite des textes promulgués entre 1609 et 1614, explique largement leurs visées politiques, militaires et économiques. Le désir de se venger des Espagnols les a poussés à investir leurs capitaux dans l'armement corsaire. La rentabilité des razzias maritimes ne tarde pas à attirer également une foule de personnes étrangères à la région, notamment les pirates, pour la plupart anglo-saxons, de La Mamora. Salé accueille également un nombre non négligeable de renégats (Portugais, Espagnols, Hollandais et Français), en quête de lucre et de

gloire et dont le concours en matière nautique est inégalable. Parmi les plus redoutables sur mer figure un groupe de Hollandais dont le célèbre Morat-Raïs. D'autres renégats se distingueront par leur bravoure : 'Alî Baudry, Mohammad Hâj Candîl ou Roussay, d'origine française, l'anglais Chafar, des Portugais tel que Cha'bân-raïs, etc. Certains parmi ces islamisés se voient confier les plus hautes charges administratives en constituant la corporation dirigeante de Salé. À l'apport de ces immigrés d'origine européenne, s'ajoute celui des capitaines issus des autres pays du Maghreb, comme 'Omar El-Hâdj, corsaire tunisien qui s'établit à Salé ou encore Mohamed Turkî et Yahyâ Trabelsî.

La course salétine attire aussi un grand nombre de ruraux à la recherche de pain et de travail qui se ruent sur une ville en plein essor. Le bassin de recrutement s'élargit ainsi progressivement aux montagnards. L'attraction du « commerce de mer » se traduit par l'intégration constante d'hommes nouveaux au sein de la société corsaire. Grâce à cet important mouvement migratoire, Salé se lance dans le monde tumultueux de la course, poursuivant ainsi les gloires réalisées depuis un siècle par ses confrères méditerranéens de Tétouan, Alger, Tunis et Tripoli. Cette évolution coïncide avec la crise du commerce saharien et la désagrégation politique du Maroc consécutive à la mort du sultan Al Mansur en 1603, auquel s'ajoute l'effacement progressif de la présence ibérique sur le littoral atlantique marocain ouvrant ainsi de nouvelles perspectives aux petits ports qui reprennent vie et participent activement à l'essor de la course salétine : Safi, Azemour, Agadir, etc. L'insécurité sur mer, due aux guerres européennes du XVIIe siècle, a sans nul doute permis aux Salétins, comme aux autres corsaires maghrébins, d'exercer à loisir leurs activités. La réussite de Salé et l'expansion du théâtre des opérations corsaires s'expliquent également par les moyens matériels mis en place. Les corsaires peuvent en effet bénéficier du savoir-faire européen qui leur permet de transformer les techniques de leur navigation. Dès le début du XVIIe siècle, un Hollandais de Dordrecht, du nom de Simon Danser, enseigne aux Algérois, en 1606, la manière de construire des voiliers à phares carrés, en usage dans l'Atlantique, et de les manœuvrer. Néanmoins, son apport est plus efficace à Salé que dans les autres repaires corsaires du Maghreb du fait de son ouverture sur l'Atlantique.

Les Salétins se servent de différentes sortes de navires ronds, mais ils maintiennent l'usage des navires longs. Les types de bateaux qui reviennent le plus souvent dans les documents de l'époque sont : les brigantins, les chébecs, les polacres, les frégates à voiles latines. La flotte corsaire conserve longtemps des bancs de vogue et l'usage des avirons comme moyens auxiliaires pour faciliter l'évolution et la manœuvre des navires ainsi que pour entrer et sortir des ports : la pratique des chenaux de sortie ou d'accès au mouillage reste très délicate. Les navires salétins disposent de deux qualités : la vitesse et la légèreté. La première est à la base de l'efficacité des opérations. Les razzias maritimes dépendent essentiellement de la *mobilité* tant pour l'attaque que pour la dérobade. Les navires sont généralement munis de deux mâts, ayant, comme le note avec raison Jean-Baptiste Estelle, consul de la nation française à Salé, une voilure disproportionnée par rapport à la coque. La deuxième qualité est la *légèreté*. L'existence de la barre à l'embouchure du Buregreg, comme dans la plupart des rivières marocaines, est la raison déterminante de la légèreté et de la petitesse des navires qui calent, en plus, dans peu d'eau à cause du manque de fond du port. À côté de ces caractéristiques techniques, l'armement corsaire de Salé utilise des équipages pléthoriques, notamment pour l'abordage où la supériorité numérique est une arme essentielle. Le ratio moyen effectif-tonnage est en moyenne de l'ordre de 1,60 homme par tonneau, un taux exceptionnellement élevé : « Les équipages des navires sont toujours nombreux et c'est par

cet endroit que leurs abordages sont toujours à craindre», écrit le chevalier d'Arvieux vers 1670. Outre ces caractéristiques, le logement et les vivres nécessaires à l'équipage embarqué sont réduits au minimum. L'espace restreint dont on dispose est généralement réservé à l'installation des pièces de canon et à l'approvisionnement en poudre et munitions. Les corsaires de Salé, constate le commissaire français Louis de Gastines en 1680, «n'ont dans leurs vaisseaux aucun coffre, ni bransle, ni embarras quelconques». Tout est sacrifié à la vitesse et à la puissance offensive. On le voit, le nombre de marins requis par les corsaires est tout à fait considérable et l'on comprend l'afflux vers Salé de quantité de gens attirés par la course. La disparité du recrutement finit par constituer une véritable «mosaïque ethnique». Ce caractère composite affecte Salé comme les autres cités corsaires du Maghreb. Les équipages connaissent un brassage culturel et ethnique.

Salé est aussi un lieu de construction navale. Pour développer et renouveler la flottille, les armateurs salétins ont recours à la construction neuve. Cet effort concerne les navires d'important tonnage (entre 100 et 250 tx), comme ceux de faible tonnage (moins de 100 tx). Plus de la moitié de la flottille corsaire qui opère en 1669 est fournie par les chantiers de Salé. Mais, dès les premiers succès de la course, une deuxième solution s'est offerte, à savoir la reconversion de certains navires de prise en navires corsaires dès qu'ils répondent aux exigences en matière de vitesse et en tirant d'eau. Sur les neuf navires composant la flotte corsaire en 1669, cinq sont des prises: c'est le cas, par exemple, de navires français, telle une frégate des Sables d'Olonne de 6 canons et 60 tx, capturée le 16 août 1668, ou un flibot de 50 tx et 4 canons, pris en 1669 et réarmé la même année en course. La flotte est également alimentée par quelques achats aux Nordiques qui concourent énergiquement à l'armement des corsaires malgré l'embargo que l'autorité papale jette sur les produits d'intérêt stratégique à destination des États barbaresques. Pour ce qui est de l'importance numérique de la flotte, elle reflète l'évolution de l'ensemble de la course à Salé. Elle culmine avec la première grande poussée qui correspond à la naissance de la «République» en 1627, lorsque Salétins et Tétouanais réussissent à aligner jusqu'à 60 unités. Mais les sources font ressortir par la suite une diminution constante du nombre des bâtiments au cours du XVII[e] siècle, ce qui est dû, d'abord, à des facteurs d'ordre politique, liés à l'instabilité que la région a connue tout au long du siècle, et à l'attitude des nouveaux maîtres du pays face à la course qui devient un quasi-monopole sultanien à la fin du XVII[e] et au début du XVIII[e] siècle; puis à des conditions climatiques marquées par une succession d'années de sécheresse, particulièrement au milieu du XVII[e] siècle et en 1678; enfin, à des raisons techniques, du fait de la pénurie en matériel et en hommes. Sans oublier la situation militaire avec les interventions fréquentes des puissances maritimes européennes en représailles aux entreprises corsaires et qui se soldent par la capture ou la perte d'un bon nombre de bâtiments de la flotte. En 1649, entre juin et octobre, six navires salétins et deux de leurs prises sont capturés ou détruits par les vaisseaux d'une escadre hollandaise commandée par Joris Van Cats. Les pertes dépassent 400 hommes: 240 Salétins, 7 renégats et 38 esclaves dont 33 ont été tués. Plus de 600 Salétins sont capturés au cours de l'été 1681 par les Français: 300 lors de la prise d'un corsaire par Jean Bart au large des côtes portugaises; 125 sont interceptés dans les mêmes parages par le chevalier de Béthune; 120 sont capturés par le marquis de Langeron et le chevalier de Coëtlogon s'empare d'un autre corsaire salétin au large de La Mamora.

À son apogée dans la première moitié du XVII[e] siècle, la course salétine déborde de son champ habituel d'intervention, c'est-à-dire les côtes ibériques, pour aller vers la haute mer atlantique, balayant un rayon de 500 à 600 milles et faisant de l'espace entre les Canaries, les Açores et le cap Finistère un véritable terrain de chasse. Cette course

repose sur l'emploi de vaisseaux de plus en plus puissants. Les corsaires de Salé ont su bénéficier de leur position géographique et de leur savoir-faire en matière navale. Ils deviennent la terreur des mers du Ponant : « Mon Dieu, gardez-nous des Salétins », disait un rituel du diocèse de Coutances en Normandie. En effet, les corsaires ont développé de longues campagnes d'été sur des théâtres plus septentrionaux encore mal protégés. Leurs pérégrinations les mènent jusqu'au large des îles Sorlingues et de celles de Cornouailles pour capturer les bateaux de pêche revenant de Terre-Neuve. Les pêcheurs de la Terre-Neuve ont été particulièrement éprouvés par les Salétins, qui viennent chaque année dans les eaux anglaises et françaises guetter leur départ et leur retour. « Ils firent des ravages si étranges que, du Havre de Grâce seul, ils amenèrent ou coulèrent à fond plus de quarante vaisseaux qui alloient au poisson, et ce dans l'espace de deux ans ; il en fut aussi pris des autres villes maritimes ». Dans l'ouest de l'Angleterre, la population devient tellement nerveuse que le feu de Lizard est éteint, parce qu'il « conduira les pirates ». L'un de leurs succès les plus spectaculaires est le long voyage qui mène, en 1627, les corsaires en Islande. Cette campagne, placée sous le commandement de Morat-Raïs, un renégat hollandais originaire de Harlem, constitue une véritable prouesse maritime pour l'époque. L'opération se solde par le pillage de Reykjavik et par la prise de 400 Islandais, hommes, femmes et enfants. Cette incursion est précédée par plusieurs raids perpétrés lors des années 1615, 1616 et 1629 contre les îles Féroé. En 1631, le renégat hollandais se distingue encore une fois par une incursion en Irlande.

Les razzias, les pillages organisés et les captures en haute mer rapportent un butin considérable. La course est la grande activité d'emploi, la principale source d'embauche et de revenus pour Salé et un très vaste hinterland d'où le port tire généralement ses marins. On peut avancer qu'entre 1666 et 1727, l'activité corsaire est à même de proposer annuellement un emploi à environ 2 000 hommes, ce qui signifie que la capacité d'embarquement offerte par la flotte corsaire peut s'élever à plus de 20 % de la population active. Outre qu'elle stimule également l'activité d'autres branches de l'économie portuaire, la course entraîne pendant plus d'un siècle un flux continu d'arrivées de prises, qui doivent être vendues sur place ou sont réexpédiées à destination des grands ports européens. Les sources de la première moitié du XVIIe siècle signalent que, pour la période de 1618 à 1626, la valeur des prises réalisées par les Salétins ne serait pas inférieure à 15 millions de livres, soit une moyenne annuelle d'environ 1,6 million de livres. Entre 1620 et 1630, ils auraient pillé « plus de mil vaisseaux chrestiens de toutes les nations ». La course scandalise la Chrétienté qui a toutefois tendance à la surévaluer, comme c'est le cas du père Mathias de San Francisco, qui va même jusqu'à affirmer par serment avoir vu le chiffre de 27 millions de ducats inscrits sur les registres de la douane pendant la période décennale de 1629 à 1639, autrement dit la moyenne des revenus aurait été de l'ordre de 2,6 millions de ducats environ par an. Entre 1668 et 1689, près de 70 prises françaises sont conduites dans les différents ports marocains. On recense 31 prises ramenées par le raïs Ben 'Aïcha de 1686 à 1698, à Salé, dont quelques-unes amenées à l'extérieur de ce port, notamment à Alger. Pas moins de 23 prises auraient été effectuées en une année, entre juillet 1668 et août 1669 : 19 anglaises et 4 françaises. En 1682, entre septembre et fin novembre, plus de 30 navires anglais sont capturés. Entre 1732 et 1734, 12 bâtiments anglais sont interceptés et 144 hommes faits prisonniers et conduits au Maroc.

Les prises ont avant tout contribué à faire des villes corsaires de grands marchés cosmopolites, attirant des acheteurs et des hommes d'affaires spécialisés dans ce genre de commerce. L'afflux de denrées ramenées par les corsaires a été tel que le marché local, demeuré relativement étroit, incite les com-

merçants à réexpédier ailleurs, une partie des prises vers des ports aux potentialités commerciales plus larges comme Cadix, Livourne ou les ports français. Le commerce des captifs européens contribue également à développer les transactions sur place ou en relation avec les réseaux marchands étrangers et à assurer d'importants profits, garantissant à la place salétine un rôle moteur dans la vie économique et urbaine.

Léila Maziane

☛ *Alger*, Bart, Ben Aïcha, *Cadix*, *La Mamora*, *Livourne*, Morat-Raïs, Roussay, *Tunis*

Salem

La ville est fondée en 1626 par les Puritains dans le Massachusetts, au Nord-Ouest de Boston. Si elle se fait surtout connaître par la « Chasse aux sorcières » qui fait une vingtaine de victimes (1692), le caractère unique de Salem dans l'histoire maritime américaine est souligné dans le travail classique de Thomas W. Higginson. Salem est d'abord l'un des principaux ports du puissant comté d'Essex. En 1760, la population atteint environ 3 400 habitants. Les événements du XVIII[e] siècle influencent profondément son économie et la croissance de sa population. Avant la Révolution, commerce et pêche sont les bases de son développement.

À la suite de la *Boston Tea Party*, une des mesures de rétorsion de Londres est d'y transférer le bureau des douanes de Boston dont le port est fermé (1774). Durant la Révolution, Salem est le premier port régional pour la course, armant 158 corsaires portant 2 000 canons et faisant 445 prises. Ce chiffre correspond à plus de la moitié de celles faites par les forces navales américaines dans ce conflit. Mais 55 corsaires sont capturés ou perdus à la mer. Les premiers des 350 navires armés qui quittent le comté d'Essex sont petits et faiblement armés, sloops de pêche et goélettes. Bientôt sont construits de grands bricks ou brigantins, de 20 canons et 100 hommes d'équipage. Une explication à ce bilan remarquable réside dans l'occupation par les Britanniques, successivement, des principaux ports d'Amérique du Nord (Boston, Charleston, Newport, New York, Philadelphie et Savannah). L'activité corsaire des *insurgents* se replie dès lors sur le port de Salem. Incapable de gérer les prises depuis le port de Philadelphie, le Congrès décrète que toutes les futures prises seront jugées devant les cours d'amirauté érigées dans ladite colonie. Trois districts de prises sont créés, le *Middle District* étant le plus actif; il comprend Boston et les ports de la côte nord, sous la juridiction de la cour de Salem. Joseph Peabody, de Salem, marin devenu investisseur en course, devient en neuf croisières (1777-1783) le principal magnat local avec 83 navires et 800 employés. Le sloop corsaire de 12 pièces et 8 pierriers, *Polly*, de Salem, monté par un équipage de 100 hommes, et commandé par le capitaine J. Leach, prend l'*Hibernia* le 10 juillet 1779. Le travail de Morris permet de mieux saisir les conséquences de la course sur l'élite salémite. En 1777, la quasi-totalité de l'élite locale (sauf 4 notables sur 39) s'implique dans la course. On peut citer Samuel Orne, Nathaniel Dabney, Daniel Ropes, Jr. et Nathaniel Richardson, ces deux derniers étant issus d'anciens clans locaux. En 1777, 90 % des élites nouvelles de Salem possèdent ou commandent des corsaires. Les premiers de ces navires prennent la mer en 1775. Deux ans plus tard, la flotte corsaire locale compte environ trente unités. À son apogée, durant le conflit, elle comprend 80 navires et emploie environ 3 000 marins. Beaucoup avaient déjà une connaissance de cette activité, car ils sont les fils des élites précédentes, d'autres arment simplement leurs navires marchands. Joshua Dodge est ainsi le fils du capitaine George Dodge. Les deux possèdent des actions dans sept corsaires. Il faut noter que la guerre ouvre également l'opportunité de la course à la classe moyenne salémite. Et ce, d'autant plus qu'il est nécessaire de fractionner le risque pris par les armateurs. Seuls trois des douze capitaines corsaires qui rejoignent en 1777 l'élite ne sont pas liés à

l'ancienne classe dominante, mais y avaient été maîtres de navires. La Révolution conduit, en revanche, à l'éviction des loyalistes qui émigrent en Angleterre, au Canada et aux Antilles, à l'image de William Browne. Quelques-uns reviennent après le conflit comme Benjamin Pickman Jr. Néanmoins, plusieurs *Tories* y laissent leur fortune, comme le *quaker* Jeremiah Hacker qui gagne le Maine, victime de ne pas avoir investi dans les corsaires. Par ailleurs, il ne semble pas que les capitaines corsaires puissent se maintenir durablement dans la sphère des élites locales.

Le *Federal Census* de 1790 identifie Salem comme la sixième plus grande ville de la nation et la deuxième de Nouvelle-Angleterre derrière Boston. Après la fin du conflit, l'activité portuaire s'oriente vers l'ouverture de nouvelles routes commerciales, en particulier vers les Indes orientales, dans le cadre de liens resserrés avec Boston, New York et, tout spécialement, Philadelphie. Durant la guerre de 1812, Salem est le second port américain pour les armements en course, avec 40 unités. Ceux-ci sont habituellement de très petits corsaires, armés de un à cinq canons et servis par des équipages de moins de 40 hommes. Par exemple, la goélette *Bucksin*, armée d'une pièce, commandée par le capitaine I. Bray, qui prend en une course quatre goélettes et reprend deux bricks. Mais le corsaire est vite capturé. D'autres unités sont cependant de taille plus considérable, tel le *John* du capitaine Crowninshield, armé de 36 canons et servi par 160 hommes. Trois semaines de croisière en juillet 1812 lui offrent onze prises – dont trois sont détruites et une reprise. Le corsaire est capturé. À la fin de 1813, la recette de la vente des prises à Salem se monte à 675 696 $. Pourtant, dès ce moment, le port est bloqué par les forces ennemies, alors que les sympathies que Londres prêtait jusque-là aux États de la Nouvelle-Angleterre les avait fait préserver. Les captures de corsaires aboutissent, à la même époque, à une montée en puissance des nouvelles lettres de marque. À l'image du *Diomède* du capitaine Crowninshield, l'un des plus heureux jusqu'à sa capture, le 25 juin 1814, où il est conduit à Halifax.

Olivier Corre

☛ *BOSTON, CHARLESTON, LONDRES, NEW YORK, PHILADELPHIE*

SAMUEL ABRAHAM (1661, Martinique-1706, Fort-Dauphin)

Abraham Samuel est le fils d'Abraham, un juif allemand, et de Marthe Durr, native du Brésil. Par édit du 24 septembre 1683, les juifs et les Portugais sont expulsés de la Martinique, l'application de la loi intervenant en juin 1684. Mulâtre, Samuel Abraham, devient le quartier-maître d'un flibustier de la Jamaïque, John Hore (lui-même beau-frère de Robert Glover), qui capture en 1694 dans le Saint-Laurent le *Saint-Joseph* de La Rochelle (capitaine Jean Couillandeau). Avec ce bâtiment, rebaptisé le *John and Rebecca*, Hore quitte New York en octobre 1695 pour gagner la mer Rouge. Il s'empare de deux vaisseaux de l'*EIC*, le *Ruparell* et le *Calicut Merchant* au moment où ceux-ci sortent du port de Moka (Yémen). N'ayant pu obtenir la rançon de 35 000 piastres demandée, les deux bâtiments sont incendiés non loin d'Aden, le 2 septembre 1696. Hore désarme ensuite à l'île de Sainte-Marie près de Madagascar en février 1697. Abraham Samuel hérite de ce navire de 250 à 300 tx après le décès de John Hore lors d'une insurrection des populations indigènes de l'île, en septembre 1697. Il se réfugie alors avec quelques autres rescapés de son équipage à Fort-Dauphin. La fille du roi des Antanosy, qui avait eu autrefois un fils d'un Français, le reconnait comme étant ce fils disparu. Samuel devient alors l'héritier du royaume. Prudent, il conserve 25 ou 30 hommes de son équipage pour sa garde rapprochée. Durant son règne, il ne manifeste aucune inimitié pour les pirates et les interlopes américains auxquels il accorde volontiers sa protection. Il se montre en revanche l'ennemi juré des Français. On raconte qu'un forban français, venu relâcher à Fort-Dauphin vers 1699, avait soutenu devant

les indigènes que le roi Samuel n'était pas leur souverain légitime, lequel vivait encore en France. Dès lors, Samuel fait interdire l'accès de Fort-Dauphin à tous les Français sous peine de mort. Robert Drury, qui le rencontre deux mois avant sa mort, écrit qu'il était depuis longtemps très malade. Paralysé par la goutte, il devait être porté à dos d'hommes.

Jacques Gasser

☛ *Madagascar, New York, Sainte-Marie*

San Juan de Coiba (île de)

Dans les années 1680, cette île montagneuse de la côte méridionale du Panama, à 150 km à l'Ouest de la ville du même nom, la plus grande du côté pacifique de l'Amérique centrale, est l'un des rendez-vous des flibustiers anglais et français qui font la course contre les Espagnols en « mer du Sud ». À l'époque, Coiba, couverte de forêts et arrosée de rivières, est bien pourvue en gibier et servait de lieu de ponte pour les tortues marines. Cependant, elle est inhabitée et les Espagnols ne la fréquentent que pour couper du bois dont ils se servent pour faire des mâts. Des flibustiers y viennent pour la première fois en juin 1680 : ce sont les capitaines anglais Richard Sawkins et Bartholomew Sharpe, qui y laissent leurs bâtiments pour aller attaquer Pueblo Nuevo, mais ils n'y demeurent que trois semaines, le temps de se ravitailler pour aller croiser vers le Pérou. À partir de la fin juin 1685, un autre groupe de flibustiers y établit sa base, et ce pour beaucoup plus longtemps : il s'agit de la flotte anglo-française des capitaines Edward Davis, Charles Swan et François Grogniet. Coiba leur sert alors de base pour lancer des expéditions de pillage vers l'Ouest, le long des côtes Amérique centrale, jusqu'au Nicaragua. Si Davis et Swan quittent l'île après un mois de séjour seulement, Grogniet et ses 300 Français y demeurent jusqu'au début d'octobre, lançant des expéditions contre les plantations espagnol du golfe de Chiriqui pour se ravitailler. Après une expédition jusqu'au Nicaragua, ils y reviennent le 1er janvier 1686 pour un second séjour de plusieurs semaines. Durant cette période, ils sont attaqués par les Espagnols qui ne réussissent qu'à brûler leur seul navire qui ne tenait d'ailleurs plus la mer. Ils en repartent avec deux barques prises dans le golfe de Panama l'année précédente, mais surtout avec une demi-galère de 40 rames et dix pirogues de guerre, toutes construites dans l'île même avec du bois de mapou. Après la prise de Granada, ils refont encore une brève escale à Coiba au mois de juin. Enfin, en novembre 1686, la moitié des hommes de Grogniet et un groupe d'Anglais y effectuent un autre court séjour. C'est la dernière mention de la présence de flibustiers sur cette île, qui est de nos jours une réserve naturelle. Elle est caractéristique de ces lieux offerts dans la mer du Sud aux Frères de la côte qui autorisent tout à la fois des réparations et le ravitaillement en vivres. Loin de leur base d'origine, loin de toute protection, ils tentent alors de se faire discret durant quelques semaines. Les distances sont considérables et au passage terrestre de Panama, s'ajoute le détroit de Magellan ou le cap Horn. Aussi, au large du Chili se trouve Juan Fernández, l'archétype où le modèle du Robinson Crusoe de Daniel Defoe a vécu en ermite (Alexander Selkirk). Entre ces deux îles, d'autres lieux de rendez-vous et de ravitaillement existent comme l'île de la Punta ou celle de la Plata aux côtes du Pérou ainsi que certaines des Galapagos.

Raynald Laprise

☛ Davis, Grogniet, Sawkins, Sharpe, Swan

Sandra Jan Walrand (25 février 1661, Middlebourg-1712, Middlebourg)

Le premier ancêtre connu de Jan Walrand Sandra est un marchand de la ville de Tourcoing, Jean, qui du fait de son appartenance au protestantisme quitte la région, au cours de la trêve de douze ans, pour rejoindre Middlebourg. Il s'installe comme négociant (sans doute de vin, métier exercé par son fils aîné) et devient

membre de l'Église wallonne en 1613. Malgré cette migration, il continue d'entretenir des relations avec la France, comme l'atteste l'inventaire après décès de son petit-fils Esdras, mort en 1661. Jean meurt après 1637 et Jan est l'un de ses arrière-arrière-petit-fils. Il est un des huit enfants de Jacoba Walleran (1629-1692) et de Jean (Johan dans les sources néerlandaises) Sandra, un négociant en vin, lieutenant dans la garde bourgeoise mais aussi armateur en course sans qu'on en sache davantage sur cette dernière activité. Représentatif de ce milieu bourgeois alliant commerce et offices municipaux, il poursuit l'activité de négoce en vin familial et réalise plusieurs opérations marchandes à destination de la Méditerranée. Il est directeur du Collège du commerce vers le Levant en 1696, puis entre 1702 et 1711, et sera maire, conseiller, échevin de Middlebourg. En ce début du XVIIIe siècle, deux partis politiques s'opposent dans la ville : les Orangistes et les Républicains qui soutiennent l'État en place. À la suite de la mort du stadhouder, en 1702, les Orangistes, en minorité, tentent de reprendre le pouvoir et arment une partie de la population et de la garde bourgeoise. Ces troubles culminent dans ce qu'on appelle alors la journée *Tumult van 26 januari 1704*. Les Orangistes sont chassés et bannis. Des membres de la famille Sandra se retrouvent dans les deux camps. Ainsi, Jan Walrand est du côté des opposants aux Orangistes alors que son neveu David, Orangiste, est obligé de s'enfuir.

Jan Walrand Sandra a diversifié ses activités commerciales ainsi que ses investissements. Il détient des participations dans les deux compagnies de commerce des Indes (*VOC* et *WIC*), un moulin, qui sert à fabriquer de la poudre à canon et dont des vestiges ont été découverts en 2007, et un entrepôt qu'il loue à ses partenaires dans l'armement corsaire du *De Peerl*. Il investie dans des activités lucratives mais aussi risquées. Ainsi, il arme quelques navires en 1700-1701 afin d'effectuer des opérations de contrebande avec l'Afrique et l'Amérique, enfreignant le monopole de la *WIC* malgré son intéressement dans cette compagnie. On comprend qu'à l'entrée en guerre contre la France en 1702, il participe ou arme plusieurs navires en course. Entre 1702 et 1712, il arme directement quatre navires (*De Peer*, *Groote Peer*, *Robijn* et *Zeeland Welvaren*) qui réalisent 167 captures, rapportant plus de 3 millions de florins. L'un des capitaines au service de Sandra n'est autre que Willem Credo à qui Sandra offre le commandement de la *Peerl* et de la *Groote Peerl*.

Jan Walrand Sandra se marie cinq fois, la dernière peu de temps avant sa mort. Sa première épouse, en 1683, est Maria Magdalena Buteux (1664-1686), fille de son partenaire Pierre Buteux. Il se remarie en 1687 avec Jozina de Smit, née à Colchester et qui meurt peu de temps après. Le troisième mariage date du 26 septembre 1688, avec Anna Catharina Stipel (v. 1663-1696), dont il a un fils et une fille, Jacoba Maria épousera Isaac Hurgronje, un important marchand et armateur corsaire, et un fils. Le quatrième mariage a lieu le 16 août 1698 avec Sara van Hoorn (1677-1705), fille du maire de Flessingue et directeur de la *VOC*, dont il aura une fille. De ses deux précédents mariages, on sait qu'il a eu quatre enfants morts en bas âge. Son dernier mariage aura lieu le17 juillet 1712 avec Susanna Radermacher (1671-1733), fille du bailli de l'Eau de Zélande et directeur de la *WIC*.

Jan Walrand Sandra n'est pas le seul membre de sa famille à participer à la course. On a vu que son père avait investi dans cette activité. Il y a aussi Esdras Sandra (1635-1661), un oncle de Jan Walrand Sandra, bourgeois de Zierickzee, marchand textile qui détient des parts dans les corsaires *Zeelandia*, *Generael*, *Goude Poorte*, *St. Jan et St. Pieter* pour une valeur totale de 1 006 livres flamandes.

Roberto Barazzutti

☛ CREDO, *FLESSINGUE*, HOORN, *MIDDLEBOURG*, *VOC*, *WIC*

SANFROY PIERRE (1544, Rouen-ap. 1574)

À l'issue d'un procès devant le Saint-Office en 1571, à Mérida, dans la péninsule du Yucatán, Pierre Sanfroy et ses compagnons (Marin Cornu, Guillaume Cocrel, Guillaume Potier, Jacques Montier et Guillaume de Syles) sont condamnés à la mort civile, pour être esclaves du roi Catholique jusqu'à leur mort. Les faits qu'on leur reproche sont accablants. Pendant l'hiver 1571, à huit lieues de Nombre de Dios, les deux bateaux français à bord desquels ils se trouvaient ont pris trois navires espagnols, égorgeant l'ensemble de l'équipage excepté le pilote, Bernardo de Burdeos, d'origine française, lequel devait leur montrer l'itinéraire pour se rendre en Nouvelle-Espagne. Sur la côte yucatèque et à Cozumel, ils ont pris deux autres embarcations, dont une qui, partie de Cozumel, allait au Honduras avec un chargement de 4000 couvertures, 200 arrobes de miel, 200 cruches de cire et du beurre, entre autres marchandises. De retour de Cozumel, ils débarquent au port de Sisal une vingtaine de Français, se rendent au port de Unacama dont ils saccagent l'église, volent les objets sacrés utilisés de façon blasphématoire, détruisent les images, déchirant les chasubles pour en faire des chaperons. Les Français auraient aussi traité Philippe II de couard et le Pape de poltron et d'ivrogne, louant la religion réformée. Malgré les forces lancées à leur poursuite, ils parviennent à s'enfuir. Ils gagnent le port de Comil puis celui d'Aycab où ils pillent l'église et détruisent de nouveau les images du Christ et des saints. Ils s'aventurent même dans l'intérieur des terres avec des canoës, jusqu'à Poley et, de là, ils embarquent pour Cozumel, où ils occupent l'église, transformée en basse-cour, mangent de la viande le vendredi et pendant la semaine sainte, comme de bons luthériens qu'ils sont. Sur les trente Français, dix sont tués au combat et autant faits prisonniers. Quatre sont pendus et les six autres, dont Pierre Sanfroy, deviennent esclaves. Toutefois, on ne sait ce qu'il advient finalement d'eux. Dans un premier temps, fin juillet, on les sort de prison et ils sont remis à des particuliers chez lesquels ils travaillent bien qu'on les dise atteints d'une maladie contagieuse ! Ainsi, Pierre Sanfroy, Normand, sans femme ni enfant, descendant selon ses dires d'une lignée de chevaliers serviteurs du roi de France, dans laquelle il n'y avait pas de luthériens, sert à Mérida chez María Nieta, femme de Joaquín de Leguizamo. Comme Guillaume Coquerel, né en 1552, Marin Cornu, barbier, sert durant cinq mois à Mérida chez Gómez del Castrillo, capitaine de la troupe qui l'a capturé lui et ses compagnons, puis deux mois chez le gouverneur et capitaine-général du Yucatán, Diego de Santillán. Jacques Montiel, né en 1547 à Rouen, charpentier, sert à Mérida chez Juan de Montejo, *alguacil mayor*. Guillaume de Syles, né à Honfleur en 1552, marin, sert à Mérida chez Feliciano Bravo, notaire, puis cinq ou six mois chez Alonso de Rojas. Guillaume Potier sert comme esclave à Mérida, chez Beatriz de Montejo. Dans une déclaration de juillet 1571 faite au Saint Office, Étienne Gilbert, pilote et pirate, originaire d'Honfleur, né en 1546, narre de son côté les faits suivants : il dit être parti de France à bord de l'*Espérance*, treize mois plus tôt, dont le capitaine, Pierre Cultot, est originaire d'Honfleur. Le navire a été armé par le gouverneur de la ville de Coutance pour aller commercer au Cap Vert. Arrivés au Cap Vert, ils achètent des cuirs avant de se rendre au port de Sierra Leona où ils ont acquis de l'ivoire. La flotte du roi du Portugal les a poursuit ; ils perdent ensuite leur bateau dans une tempête, se sauvant grâce à la chaloupe avec laquelle ils parviennent jusqu'aux Indes. Mais tout ceci semble un peu douteux.

Tous les Français doivent être condamnés à mort mais, finalement, sur ordre du gouverneur, seuls certains sont exécutés tandis que six sont condamnés à la mort civile « *usando de justicia y clemencia y por algunas causas justas* » – usant de justice et de clémence, et pour quelques justes raisons, ce qui autorise à envisager d'éventuels accords passés avec les

survivants en échange de leur vie. D'ailleurs, si l'on en croit leurs dires, ces pirates, poussés à le devenir par les circonstances, sont avant tout des marchands et des marins. Voyant que tous les pirates ne sont pas exécutés, les officiers royaux écrivent au gouverneur, en juillet 1571, pour le mettre en garde : n'est-il pas dangeureux de laisser en vie des condamnés, qui connaissent l'emplacement des ports et la configuration de la côte, sans compter qu'ils peuvent s'enfuir des maisons et revenir avec d'autres luthériens ? Compte tenu du faible nombre de résidents dans cette province, ils pourraient s'en rendre maîtres et convertir les indigènes au protestantisme. Ils demandent à ce que les six Français restent en prison jusqu'à ce qu'ils soient envoyés au vice-roi, à Mexico, avant d'être affectés au travail dans les mines d'argent. Avec ses cinq compagnons, Pierre Sanfroy est traduit devant l'Inquisition. Torturé il avoue avoir cru à la secte luthérienne. En 1574, il reçoit 200 coups de fouet et est condamné à six ans de galère. On ne sait au juste s'il les effectue. Tout le long de cette affaire, on voit comment la gravité des faits reprochés aux Français change en fonction des conditions et des nécessités locales. Ainsi, au lieu d'exécuter simplement des pirates ennemis, hérétiques de surcroît, les autorités politiques et militaires du Yucatan entendent profiter d'une main-d'œuvre gratuite, d'un apport de connaissances et de renseignements de toutes sortes.

Jean-Philippe Priotti

☛ *HONFLEUR*, MENÉNDEZ

SANTANDER

Santander est sans doute le meilleur port doté d'infrastructures de toute la Cantabrie puisqu'il devient à la fin du XIVe siècle une base navale pour l'armement, la concentration et l'organisation des flottes dans le nord de la Péninsule ibérique. Port de pêche, Santander est également un port de commerce – bien qu'à un degré moindre que celui de Bilbao. Il exporte notamment des laines vers les royaumes du Nord-Ouest européen, les échanges avec les Indes étant régis par le monopole sévillan, puis gaditan. Il est par ailleurs un port stratégique. Charles Quint l'utilise comme port d'armement pour lutter contre les corsaires français, les marins de Santander armant de petites escadres pour la défense des côtes, car le port et ses environs produisent du bois et du fer, matières premières essentielles à ses chantiers navals. À partir du début du XVIIe siècle, les hauts fourneaux de Liérganes et La Cavada fournissent des munitions et des pièces d'artillerie en fonte, lesquelles sont transportées dans de petites embarcations et à travers la baie jusqu'à Santander avant d'être exportés vers les grands chantiers navals de la péninsule. Cette production, réputée dans l'ensemble du royaume de Castille, le seul au nord de l'Espagne à fabriquer de la fonte de qualité, reçoit le soutien de l'État. La combinaison de ces différentes productions en fait un lieu idéal de réparation des navires, leur construction et leur armement. Dès la fin du XVIe siècle, elle permet à la ville de compenser quelque peu la crise du commerce traditionnel, celui de la laine en particulier. À partir de Charles Quint, Santander est également l'une des portes de sortie des monnaies d'or et d'argent envoyées de Séville aux Pays-Bas et Philippe II en fait le lieu de formation des flottes de guerre. Il faut dire qu'à la différence de Bilbao et Saint-Sébastien, le port de Santander est directement sous le contrôle royal : le monarque réussit à imposer sa volonté sans trop de réticences de la part des élites locales. Outre cette commodité d'importance, le port jouit d'avantages certains vis-à-vis de ses voisins. En 1571, le duc de Medinaceli déclare à Philippe II que, pour la formation des flottes, le port de Santander possède plus d'atouts que celui, proche, de Laredo. Des experts italiens confirment ce diagnostic : ils jugent le port naturellement mieux protégé et mieux situé pour recevoir les denrées nécessaires à l'avitaillement et à l'armement des flottes. Il peut abriter un grand nombre de navires, étant aussi

sûr et plus grand que celui de Londres auquel il ressemble beaucoup. Le château de la ville est reconverti en entrepôt pour l'artillerie et en magasin d'armes et d'approvisionnements des flottes. Vers 1570, Philippe II choisit donc Santander comme lieu de formation et d'avitaillement des armées navales du Roi. À cette époque, le port cantabre est bien fortifié, localisé à l'intérieur d'une baie où les bateaux peuvent trouver refuge. Des améliorations sont apportées aux murailles de la ville en 1594.

En 1574, Pedro Menéndez de Avilés y constitue une flotte de 120 bateaux. En effet, compte tenu des problèmes de Philippe II en Flandre, le grand marin asturien reçoit l'ordre de préparer une puissante flotte à Santander pour en finir avec le problème des Pays-Bas révoltés. Cette flotte est chargée de venir à bout des corsaires normands, anglais et flamands qui volent sans cesse les commerçants espagnols, se livrent au pillage aux Indes et troublent considérablement les relations entre l'Espagne et les Pays-Bas. Comme à chaque fois que de tels préparatifs ont lieu, les ports de toute la côte et leur arrière-pays sont en effervescence pour fabriquer du biscuit, acheminer vivres et armes, offrant des opportunités aux faiseurs de projets militaires et aux stratèges maritimes. Ainsi, les capitaines Ortiz de Urizar et Bertendona font part au Roi de différents plans pour réduire la Zélande. D'autres estiment que Bilbao est le port le plus à même de réunir une flotte de petites et de moyennes embarcations. La réunion d'une flotte de guerre représente un enjeu de taille pour les entrepreneurs de la guerre, il faut se frayer une place, à un titre ou à un autre, pour soi-même comme pour ses parents et amis, au sein de cette organisation. Le Roi signe des contrats avec des armateurs, fixant le prix de location et autres modalités concernant leur service. Ces contrats (*asientos*) mettent en pratique, sur le plan administratif, le recrutement des forces navales. Ils sont aussi une forme de crédit car l'*asentista* doit disposer des fonds suffisants pour pourvoir à l'essentiel, les clauses de l'*asiento* prévoyant que chaque navire recevra 6 rx de solde par mois et par tonneau. Pour cette expédition, on choisit les marins de Biscaye et de Guipúzcoa pourvus d'une longue expérience. Les zones de recrutement des soldats sont proches du lieu d'embarquement. L'approvisionnement de la flotte est confié à Juan Martínez de Recalde. Toutes les armes sont fabriquées en Biscaye et Guipúzcoa, la poudre dans les fabriques royales de Málaga, Carthagène et Burgos, les canons dans la *Real fundición* de Málaga. Mais la flotte de Menéndez ne pourra jamais lever l'ancre. Une épidémie de peste s'abat en effet sur l'équipage, les provisions pourrissent, les bateaux sont gravement endommagés et en septembre, Menéndez meurt. Finalement, une flottille de 38 vaisseaux cingle vers Dunkerque sous le commandement conjoint de Pedro de Valdés et de Juan Martínez de Recalde. Mais l'expédition est un échec.

Plus tard, la défaite de l'*Invincible armada* prolonge la guerre pour la domination de l'Atlantique : la lutte entre grandes flottes ne tourne décidément pas à l'avantage de l'Espagne. Entre 1590 et 1595, depuis Santander, l'armateur Fernando de la Riva Herrera utilise pour la course des *zabres* construites à Guarnizo sur ordre royal. Pour stimuler ce type de guerre, la monarchie renonce au cinquième sur les prises, à la concession de toutes les licences demandées et à l'appui économique des entreprises. Mais l'activité corsaire a un inconvénient majeur pour le commerce castillan. Entre 1591 et 1593, les habitants des ports de Fuenterrabia et de Saint-Sébastien se plaignent de ce que les corsaires de Santander, Laredo et Castro-Urdiales attaquent les navires des catholiques français et empêchent l'arrivée dans les ports du Pays basque espagnol et de Cantabrie de marchandises indispensables à leur subsistance (blé breton et normand par exemple).

La multiplication des conflits dans le Nord-Ouest européen, à partir des années 1580, réduit considérablement l'activité commerciale du port de Santander. Cette activité s'étiole encore davantage avec la guerre de Trente Ans. De plus, la réunion des flottes engendre la destruction

des quais du port et les retombées financières ne concernent les habitants de Santander que dans la mesure où ils participent en tant qu'armateurs, industriels, marins ou officiers royaux à ces expéditions maritimes. Or, il n'y a pas de grande bourgeoisie marchande sur place ; cela a été vu, les bateaux, les armes et les marins proviennent souvent des proches territoires basques, ou de Méditerranée.

Jean-Philippe Priotti

☛ BERTENDONA, *BILBAO, CARTHAGÈNE, DUNKERQUE, LONDRES,* MARTINEZ DE RECALDE, MENÉNDEZ, *SAINT-SÉBASTIEN, SÉVILLE*

SANTO STEFANO (ORDRE DES CHEVALIERS DE) OU SAINT-ÉTIENNE (ORDRE DE)

L'Ordre des chevaliers de Santo Stefano (Saint-Étienne) est un de ces nombreux ordres combattants d'Europe, mais il demeure dans l'ombre d'autres plus connus comme les chevaliers de Santiago, de Calatrava ou les chevaliers de Saint-Jean de Jérusalem dit aussi chevaliers de Malte. Toutefois, l'Ordre joue un rôle dans l'histoire de l'Italie et de sa marine, mais aussi de la Méditerranée dans la lutte entre l'Orient et l'Occident. Il offre des similitudes avec l'Ordre de Malte. Tous les deux sont des ordres chevaleresques maritimes qui pratiquent la guerre sur mer. Les ressources proviennent des commanderies et tous les deux existent encore actuellement. L'insigne est très similaire : ici une croix rouge à huit pointes bordées d'or sur un champ blanc cantonné de fleurs de lis d'or. Comme Malte, quatre degrés de noblesse du côté de chacun des parents sont exigés pour l'admission. Il y a aussi dans l'Ordre des chevaliers militaires dits chevaliers de justice, des chevaliers de sacerdoce tels que des chapelains, des frères servants. L'Ordre attire des nobles toscans (68 % des effectifs entre 1568 et 1737), le reste vient d'Italie (26 %) et de l'étranger (4 %). Particularité par rapport à l'Ordre de Malte : les chevaliers de Santo Stefano peuvent se marier.

L'Ordre de Saint-Étienne du Pape et du Martyre est créé par Cosme Ier Médicis, duc de Florence – Grand-duc de Toscane en 1567 – le 15 mars 1561, avec l'approbation du Pape Pie IV par un bref du 1er octobre 1561. D'obédience bénédictine, il porte ce nom en hommage à la victoire du 2 août 1554 sur les Siennois – dite bataille de Marciano ou de Scannagallo, jour de saint Étienne du Pape et du Martyre mais aussi de la victoire de Cosme Ier, le 1er août 1537, à Montemurlo sur les exilés soutenus par la France. La bulle papale *His quae* du 1er février 1562 approuve la constitution et les statuts qui donnent la Grande Magistrature à la maison du duc de Florence. Cosme Ier est ainsi le premier Grand-Maître, le 15 mars 1562. Cette magistrature s'est transmise des Médicis aux ducs de Lorraine en 1737 et, par la suite, aux Habsbourg lors du mariage de François III de Lorraine avec l'impératrice Marie-Thérèse. Léopold, fils de François et de Marie-Thérèse, devient grand duc de Toscane après 1763. Sous son règne, l'Ordre arme de nouveau des galères et participe, sous le commandement de Sir Joseph Acton, à la défaite de la flotte marocaine au cap Espartel en octobre 1773. Aboli par décret napoléonien le 9 avril 1809, il est rétabli en 1817 par Ferdinand III lors de la Restauration. En 1859, le gouvernement provisoire de la Toscane ordonne sa suppression en le considérant à tort comme un ordre étranger, le confondant avec le même ordre austro-hongrois. Cette décision n'a aucune valeur dès lors que ces ordres sont attachés à une dynastie et non à un État. À la charnière des XIXe et XXe siècles, la Grande Maîtrise échoit à la famille des Habsbourg dont l'archiduc actuel est toujours le Grand Maître. À la veille de la Seconde Guerre mondiale, le roi d'Italie Victor Emmanuel III fonde l'Institut des chevaliers de Saint-Étienne afin de maintenir le souvenir de cet ordre et les traditions dans la marine italienne. Il dote cette institution d'une école pour les fils des matelots et marins italiens. Cet institut qui existe encore promeut des recherches et des travaux sur l'histoire navale en Méditerranée aux cours des XVIe et XVIIe siècles.

La naissance de l'Ordre est fortement associée à la situation économique et géopolitique de la Toscane. Au cours du Moyen-Âge, les villes comme Pise ou Florence disposent de flottes de guerre, leur permettant de s'opposer à d'autres villes comme Gênes, Venise ou Amalfi. En 1547, une première galère est construite et armée intégralement à Pise. Par ailleurs, ce réarmement maritime est renforcé par le développement de l'arsenal, qui accroît de ce fait la population pisane, mais aussi de Portoferraio dont les fortifications sont consolidées. En 1555, l'escadre toscane compte cinq unités sous gestion privée – une pratique alors commune – qui sera louée à l'Espagne dont Cosme est un allié. Cette flotte connaît quelques déconvenues comme la perte de deux unités, en 1560, lors de l'attaque de Djerba. La raison d'être majeure de l'Ordre transparaît dans un mémoire écrit par Cosme I[er] entre 1557 et 1560. Le duc et son entourage considèrent, avec raison, qu'avec le traité de Cateau-Cambresis, la trêve entre la France et l'Espagne va inciter cette dernière à reprendre la lutte en Méditerranée contre les Turcs et les Barbaresques. Cosme I[er] souhaite établir une force armée navale, réduite mais en adéquation avec ses ressources, pour maintenir son indépendance et servir d'outil pour jouer un rôle dans cet espace maritime. L'Espagne, pourtant son alliée, regarde avec suspicion l'influence croissante de Cosme sur les autres villes toscanes. Il en est de même de Gênes. Seul le pape Pie IV l'appuie, le duc l'ayant il est vrai soutenu lors de son élection. En 1563 sortent les deux premières galères de l'Ordre, en compagnie de deux galères des Médicis. Progressivement, les galères du Grand-duc de Toscane sont données à l'Ordre d'où en définitive une confusion entre les deux, ou plutôt une identification de la flotte toscane à celle de l'Ordre. Ainsi, en 1571, lors de la bataille de Lépante, la participation toscane s'élève à douze galères. En 1574, le Grand-duc Ferdinand possède douze galères, deux galéasses, deux galions, six frégates, deux brigantins et plusieurs navires de transport totalisant plus de 200 canons, 900 matelots et 2500 galériens. Ce sera le zénith des forces toscanes. L'Empire ottoman n'étant plus une menace après cet affrontement, la taille de l'escadre est par la suite réduite à quatre galères. Mais pour assurer la protection du port de Livourne, cette politique d'attribution de navires aux chevaliers continue. C'est en 1647 que leur seront cédées les deux dernières galères toscanes, les autres allant au prince de Grimaldi, prête-nom du roi de France.

L'Ordre s'installe à Portoferraio sur l'île d'Elbe, puis à Pise, où il dispose de sa propre église dite de *Santo Stefano dei Cavalieri*. Sa mission est de purger la Méditerranée des « pirates musulmans » et de libérer les chrétiens de l'esclavage. Ses activités militaires peuvent être divisées en deux temps.

Le premier, qui court des origines au début de la guerre de Candie, est le plus riche en événements. L'Ordre, qui servira d'auxiliaire à l'Espagne en participant à la bataille de Lépante, aide les chevaliers de Malte lors du siège de Candie en 1565. Toutefois, la quasi-majorité de ses opérations est consacrée à des opérations de course qui visent les lignes commerciales, ou de contre-course comme des raids sur les côtes africaines ou les îles grecques en mer Égée ; la capture de l'île de Chios, en 1599, constitue un coup de main marquant mais d'autres opérations ont lieu sur les côtes dalmates. L'un des plus fameux chevaliers, Jacopo Inghirami, né à Volterra en 1565 et mort en 1624, est capitaine d'une galère de l'Ordre en 1596. Il est nommé capitaine-lieutenant (lieutenant-général), puis vice-Amiral et enfin Amiral de l'Ordre, en 1600 ou 1602 selon les sources. L'analyse de ses campagnes, notamment celle de 1602, est intéressante ; elle montre la zone d'activité et l'intensité des actions accomplies. Parti au début du printemps avec quatre galères et deux bastardes (des galères renforcées en rameurs), Inghirami capture la *capitane* de Nauplie, qu'il brûle non loin d'Athènes, s'empare d'un caramussal près du cap Matapan et, en mai, prend près de Samos, après une lutte acharnée, la *capitane* d'Alexan-

drie. La campagne produit un riche butin dont le produit net est estimé à 111 700 scudi (écus) dont 58 000 proviennent des 430 hommes réduits en esclaves (52 %), 12 700 des marchandises, 8 000 de la vente des deux galères d'Alexandrie, 30 000 des deux autres navires pris et le reste de divers pillages. En septembre, une seconde campagne le long des côtes italiennes se traduit par la capture de quelques corsaires. En 1603, il prend la *Capitane* de Tunis (ou d'Alger selon une autre source) près des Bouches de Bonifacio. Il s'empare ensuite d'une bertone anglaise, sortie d'Alger et qui avait pris un navire vénitien ; les 387 Anglais capturés sont mis à la vogue sur les galères de l'Ordre. En 1604, celui-ci dispose de six galères, trois navires ronds, deux bastardes, un galion et une galéasse, sans compter les navires de transport. Inghirami mène alors le fameux raid sur Alger dans lequel apparaît le personnage de Richard Gifford. En 1605, Inghirami quitte Livourne avec cinq galères renforcées qui portent un supplément de 400 soldats. Des Siciliens, des Napolitains et des Maltais l'accompagnent. Ils ont pour objectif Preveza, qui est occupée par 300 janissaires et défendue par 80 canons. La ville est prise après qu'une mine a fait exploser un pan de la forteresse. Le butin comprend 300 esclaves, 47 canons pris sur la ville et un caramussal. La seconde partie de la campagne se poursuit en Méditerranée orientale – entre Rhodes et les côtes d'Asie mineure – avec six galères (à la même époque, l'Ordre de Malte ne dispose que de cinq galères depuis 1596 et une sixième qu'en 1628). Le 26 octobre, près de Cos, les galères de l'Ordre (selon Michel Fontenay ce sont des Toscans alliés aux Maltais) prennent cinq caramussals du convoi d'Alexandrie, faisant 317 prisonniers et libérant 110 esclaves chrétiens. Le butin est de 2 millions d'écus soit 6 tonnes d'or ou 75 tonnes d'argent. En avril 1606, il quitte Livourne, avec cette fois six galères et 600 soldats, pour mener un raid contre un port du golfe d'Alexandrette. Ses pertes sont d'une cinquantaine d'hommes pour une soixantaine de prisonniers et cinq navires détruits. D'autres raids côtiers suivent. Une seconde campagne est menée en juin, puis une troisième où il lui est enjoint de rejoindre à Messine la flotte de 49 galères aux ordres du marquis de Santa-Cruz, lieutenant d'Emmanuel Philibert de Savoie. Celui-ci décide de faire attaquer quatre galères de Bizerte par les six galères de l'Ordre. Après une lutte acharnée, Inghirami s'empare de la *patrone* de Bizerte et libère 203 chrétiens. En mai 1607, à la tête de huit galères, neuf bertones et un galion portant 1 800 soldats, l'Amiral de l'Ordre se rend devant Famagouste, sur l'île de Chypre. L'opération échoue. Le Grand-duc voulant sa revanche, Inghirami quitte Livourne avec neuf galères – six de l'ordre et trois du Grand-duc de Toscane – deux galions et trois bertones – sous le commandement du Français Beauregard – et plus de 2 070 soldats et aventuriers (conduits par Silvio Piccolimini, chevalier en 1592, qui meurt à la bataille de Nordlingen en 1634). Après avoir tenté en vain de capturer Amurat Raïs avec ses neuf galères, la flotte se dirige vers Bône. L'attaque surprise, le matin du 16 septembre, se traduit par la mort de 400 à 500 habitants, tandis que 1 500 à 1 700 sont emmenés en esclavage. Cette victoire est célébrée par une peinture de Jacopo Empoli, dans l'église *dei Cavalieri* à Pise, et par un poème de la fin du XVII[e] siècle de Vincenzo Piazza. Par ailleurs, le bronze des canons pris sert à l'édification d'une statue de Ferdinand de Médicis sur la place de l'Annonciation. En 1610, la campagne estivale est menée avec sept galères (dont certaines maltaises) et près de 1 700 hommes. La zone d'action forme un triangle qui va du golfe de Gênes à la côte algéroise et au sud de l'Italie. Inghirami agit dans cet espace entre juin et début septembre. La campagne est profitable : six navires pris – deux galiotes de course, quatre navires de commerce – avec leurs armements (21 canons), marchandises et captifs. En tout 783 personnes sont ramenées à Livourne dont 479 lors du raid audacieux sur Bischieri, à 90 milles à l'ouest d'Alger. De 1611 à 1613, une seule campagne est menée au printemps. En 1613, l'Amiral

embarque plusieurs volontaires français dont un fils du duc d'Épernon. Il joint ses deux galères renforcées aux quatre des chevaliers de Malte pour tenter un coup de main sur Samos mais la bonne défense entraîne l'abandon du projet et la séparation des chevaliers. Inghirami effectue alors une descente sur la forteresse d'Eliman ou Acliman – ancienne Séleucie de Pisidie – en Anatolie. Après un rapide combat, la citadelle cède. Il ramène entre 300 et 800 prisonniers, capturant deux galères chypriotes ainsi que huit navires marchands. De 1614 au début de 1615, il porte secours à l'île de Malte et mène des opérations de transport de troupe pour le compte du Grand-duc pour soutenir les Espagnols en Lombardie. Au retour, il capture deux galiotes d'Hassan Mariolo, faisant ainsi 120 prisonniers et libérant près de 200 chrétiens. En 1616, à la tête de cinq ou six galères, Jacopo Inghirami rencontre l'escadre de Rhodes forte de six galères, dirigée par Morat Raïs, dans le canal de Nègrepont. Il s'empare de la *Capitane* et de la *Patrone* d'Alger, celle-ci étant commandée par Mustafa Raïs, fils de Mami Raïs, renégat portugais. Au cours du combat, Morat Raïs meurt, avec le nouveau dey d'Alger qu'il transportait, et 150 autres Turcs. Les 216 survivants sont réduits en esclavage, 416 chrétiens sont libérés. Le butin est de 200 000 scudi, alors que les pertes toscanes sont d'une trentaine de morts et d'un peu plus de 300 blessés. En 1617, Inghirami qui effectue une dernière campagne s'empare d'un caramussal richement chargé qu'il perd toutefois en cours de route. Nommé gouverneur de Livourne en 1618, il reprend la mer en 1621 où il mène des raids avec ses six galères vers le Levant. Il se joint aux 48 galères toscanes, napolitaines, siciliennes, génoises et maltaises qui détruisent presque intégralement le convoi d'Alexandrie. En 1622, sa flotte capture une nouvelle fois la *Capitane* du bey de Negreponte. Ottavio Da Montauto, entré dans l'ordre en 1599, effectue de nombreuses campagnes sous Inghirami avant de se lancer dans la course en 1619 avec les cinq galères. Après plusieurs prises, il se joint à la flotte chrétienne, sous le prince Emmanuel Philibert de Savoie, qui attaque Sousse mais qui est repoussée. L'année suivante, deux campagnes fructueuses sont menées dont la capture de la *Capitane* de Bizerte. À la mort d'Inghirami, Ottavio reprend le commandement en chef. Près de la Sardaigne, il s'empare à l'abordage avec deux galères du galion, fort de 26 canons, du corsaire de Smyrne Diam Mamet. En octobre, il se joint à Diego Pimentel et à Alessandro da Filicaia, commandants de l'escadre de Naples et de l'escadre pontificale, pour s'emparer de Hasan Aga : quinze galères chrétiennes contre cinq vaisseaux. Les alliés surprennent les Barbaresques, près de l'île de San Pietro, bloqués par le vent mais Hasan Aga fait sauter son navire et réussit à s'enfuir pour Alger. Les quatre autres vaisseaux sont pris après une demi-journée de combat. On compte 400 Turcs morts et plus de 200 prisonniers ; les chrétiens ont perdu 260 hommes mais 60 ont été libérés. Le butin est immense : plus de 60 canons, 25 000 écus et 80 000 pièces de huit en or sans compter les marchandises. En 1627, il capture avec les six galères en sa possession les 22 navires du convoi d'Alexandrie et échappe à la poursuite des seize galères de l'escadre du bey de Rhodes. L'année suivante, l'escadre de Bizerte est démantelée : la *Capitane* est prise tout comme la *Patrone* qui est l'ancienne galère *San Francesco* qui avait été capturée sur les chevaliers de Malte. Son cousin Giulio Da Montauto s'illustre également dans la course.

Le second temps dans les activités de l'Ordre va de la décennie 1640 à 1719, où sa dernière action militaire sera la capture de deux barbaresques au large de la Sardaigne. Le bilan est une diminution des faits d'armes en faveur de mission de représentation, de défenses des côtes ou de police des mers, sans toutefois renier l'aide apportée aux Vénitiens. En effet, au cours de la guerre de Candie, plusieurs galères soutiennent ces derniers en apportant des renforts ou comme auxiliaires. Ainsi, Achille Sergardi, à la mort de Ludovico da Verrazzano, se trouve à la tête de la flotte toscane composée de seulement

trois galères. Il avait capturé trois ans auparavant le long des côtes toscanes deux *capitanes* renégates commandées par Bruciacristiani et Mustafa Raïs dit le Tunisien. En 1660, les trois galères de l'ordre, sous le commandement de Niccolo Gamurrini, amènent des troupes et participent aux opérations comme la prise de la forteresse de Santa Veneranda, bataille au cours de laquelle se distingue Cammillo Guidi qui monte le premier avec la bannière de l'ordre. Ce personnage, né en 1636, devient en 1642 page du Grand-duc et demande à entrer dans l'Ordre. Il suit alors le cursus constitué d'enseignements mais, à l'inverse de certains de ses camarades, il demande à faire ses caravanes. Ainsi, en 1661, Gamurrini patrouille le long des côtes toscanes avec l'escadre pontificale : deux brigantins et une galiote barbaresque sont pris. Le 22 avril 1664, au large de la Corse, Guidi capture un corsaire de Tunis après un difficile combat. Les chevaliers perdent onze hommes et une trentaine de blessés, dont Guidi, qui s'empare néanmoins du navire et fait plus de 70 prisonniers. Ferdinand le nomme alors capitaine en 1665 et dix ans plus tard, il obtient le commandement de l'escadre de la flotte stéphanoise. Le 20 juillet 1675, à la tête de trois galères, il rencontre, près de Piombino, trois corsaires de Bizerte. Après un âpre combat, il capture la *Patrone* dirigée par le corsaire Ciriffo Moro. Ces combats le rendent fameux et contribuent à sa promotion en tant qu'Amiral de la flotte de l'Ordre en 1683, qui ne compte plus que quatre galères depuis 1680. Il se marie, a trois fils (tous chevaliers de l'Ordre) et deux filles. En 1684, Cosme III qui a décidé de soutenir la Sainte-Ligue, et notamment Venise, envoie Cammillo Guidi aider à la prise de l'île de Sainte-Maure avec quatre galères, un grand vaisseau loué et un bataillon. En 1685, les galères de l'Ordre servent à secourir les Vénitiens en Morée et l'année suivante Cosme III envoie quatre galères, quatre galiotes, deux vaisseaux, 70 chevaliers et 800 soldats servir au siège de Coron. En 1687, après avoir amené des renforts à bord de quatre galères et de deux navires loués – un français et un anglais –, Guidi capture deux corsaires d'Alger et un de Tunis. L'ultime participation des chevaliers de Saint-Étienne auprès des Vénitiens a lieu en 1688, dans le canal de Nègrepont ; au cours du transport, Guidi capture, près du cap Spartivento, un corsaire de Tripoli. Le 9 janvier 1689, il est nommé général de l'escadre des chevaliers. Il participe ensuite à d'autres navigations sous le gouverneur Lanfranchi. Ainsi, en 1716, âgé de 80 ans, le marquis Cammillo Guidi arrive à Corfou avec trois galères pour soutenir les Vénitiens. Il meurt l'année suivante à Volterra. En 1718, deux galères toscanes sont envoyées au lieu de trois comme les années précédentes. La dernière action militaire se déroule en 1719 sous le Grand-duc Pierre Léopold, la composante militaire est réduite puis éliminée suite à la réorganisation de l'Ordre.

La Toscane a été l'un des premiers États à construire des navires « ronds » : le premier est sorti du chantier de Portoferraio en 1601. En 1610, il y a ainsi dix navires de haut-bord commandés par des capitaines néerlandais ou anglais. La perte de 800 hommes après 1611 conduit à la réduction des aventures en course de ces navires ronds à voile. Toutefois, l'armement privé ne saurait être oublié. Ainsi douze capitaines anglais quittent Livourne avec une commission de la main du Grand-duc de Toscane. Parmi ceux-ci figure le fameux Kenelm Digby (1603-1665) qui vivra 25 ans à Livourne, agissant comme corsaire. Il y a aussi le cas, assez étrange, de Richard Gifford ou Giffard, qui pratique la course, sinon la piraterie, auprès des Algérois. En 1604, la mort de son protecteur le pousse à changer de camp et à renseigner les chevaliers sur les armements algérois. Son aide ne s'arrête pas là. Avec le soutien de deux capitaines français, Brochet ou Siguelen ou encore Séguier, il met le feu à sept navires barbaresques dans le port. En 1608, on le retrouve agissant comme corsaire toscan contre les Barbaresques, accusé parallèlement d'avoir pillé des navires anglais, ce qui ne l'empêche pas de servir la *Royal Navy* comme

d'autres ex-corsaires, Henry Mainwaring ou John Pennington.

Les Anglais ne sont pas les seuls à agir sous la bannière du Grand-duc de Toscane. Plusieurs Corses utilisent le port de Livourne comme le fait Francesco Franceschi (v.1606-v.1675) qui navigue jeune sur le navire de son oncle Adriano. Celui-ci arme en course les Toscans et les Français vers 1633. Il meurt dans un combat contre 17 galères près de Rhodes. Francesco Franceschi arme aussi au commerce et, devenu citoyen de Livourne, il est fait capitaine du port. Son frère Pietro est également actif mais la grande pierre tombale de l'église Saint-Sylvestre de Centuri, datée de 1686, résume brièvement son activité: «À la mémoire de Pietro Franceschi, fils d'Anton-Paolo, intrépide capitaine de navire. Sous l'étendard du Sérénissime Grand-Duc d'Étrurie, il équipa des navires à ses frais contre les Turcs et, au grand mépris de sa vie, leur prit un grand nombre de vaisseaux dont l'un surtout qui transportait aux Barbaresques, assiégeant la ville principale de Candie, des miliciens d'élite. Il rendit de grands services à la République chrétienne ce qui lui valut, du prince de Vénétie, de vives louanges. Fait trois fois prisonnier, il garda toujours sa liberté d'esprit et se racheta. Couvert de gloire, il vint mourir dans sa patrie dans l'amour de la sainte Religion à l'âge de cinquante-trois ans en 1686». Avec son autre frère Santi, ils se battent aux côtés des Vénitiens en 1668. En 1670 et 1673, ils capturent plusieurs navires lors de différentes campagnes. En 1673, Francesco est capturé par une escadre de corsaires de Tripoli. Une fois libéré, on le retrouve en course dans les années 1680.

On trouve deux Français parmi les rares étrangers de l'Ordre: Philippe Prévost de Beaulieu-Persac et Guillaume de Beauregard. Le premier est connu dans la marine de guerre française. Charles de La Roncière a publié en 1913 les *Mémoires* de ses campagnes de 1608-1610 et 1627. Les origines de ce Poitevin sont mystérieuses. Comment est-il parvenu, au début des années 1608-1609, à commander plusieurs navires achetés et armés aux Pays-Bas ou encore au Havre? Vers 1609, il est à la tête d'un navire d'origine néerlandaise armé en course. Il capture plusieurs corsaires anglais, des Barbaresques en Méditerranée et soutient l'Espagnol Luis Fajardo dans son attaque de La Goulette. Puis il rentre dans l'ordre de Saint-Étienne et obtient une lettre de course de la part du Grand-duc de Toscane. À la même époque, Guillaume de Beauregard dit Guglielmo Guadagni (il serait d'origine florentine) fait aussi parler de lui. Il combat dans l'armée française contre les Espagnols en Bourgogne et participe à la défense de Malte. En 1606, il quitte Livourne avec sept navires et une lettre de course du Grand-duc. En 1607, il soutient Jacopo Inghirami dans son attaque de Famagouste. Fin août, avec deux galions et trois bertones il flanque Inghirami dans sa conquête de Bône et participe aussi à l'attaque de la ville. En février 1608, il effectue un raid sur les côtes syriennes et croise dans le Levant à la tête de trois galions, dirigés par des officiers anglais et néerlandais, de deux bertones et trois navires de soutien. En mars, il rencontre la flotte de Morat Raïs forte de dix-sept galères, mais sans affrontement. En octobre, il est rejoint par un quatrième galion, français, le *San Francesco* et croise dans le canal de Rhodes dans l'attente du convoi d'Alexandrie. Celui-ci, fort de 42 navires, apparaît à la fin du mois. Le combat est terrible. Beauregard, victorieux, capture sept navires dont quatre caramussals, tuant 600 Turcs, faisant autant de prisonniers et un butin de deux millions de scudi. Mais c'est une victoire chèrement payée: 40 morts, 350 blessés et 340 hommes laissés aux mains des Ottomans. Il ne repart en course qu'en septembre 1609 de Portoferraio avec trois bertones et trois galions en s'alliant, en novembre, à un chevalier de Malte (le commandeur Pot de Rhodes) qui a armé deux navires en course pour attaquer le convoi d'Alexandrie. Toutefois, la forte escorte et le changement de route font que les Toscans et les Maltais ne parviennent pas à l'intercepter et les raids terrestres sont aussi des échecs. En

janvier 1610, l'attaque contre Porta Palazzo, en Carie, se traduit par la perte de nombreux soldats. En mars, Beauregard est envoyé en mission diplomatique à Tyr pour confirmer l'alliance du Grand-duc avec l'émir Fakr-El-Din, signer un traité commercial et lui promettre de l'aider dans sa lutte contre le pacha de Damas. Un caramussal est alors capturé mais 150 hommes sont perdus parmi les Toscans. Beauregard, qui cherche ensuite à intercepter le convoi d'Alexandrie, reçoit en juillet 1610, le renfort d'une hourque et d'un galion commandé par Paolo Durante. En août, la rencontre de l'escorte du convoi d'Alexandrie, fort de 21 galères et d'une galéasse, a lieu près de Rhodes. Avec ses quatre galions, il réussit à couler une galère tandis que le reste de la flotte est en fuite. En septembre, Beauregard tente encore un débarquement sur Chypre mais il est repoussé. En janvier 1611, il mène des raids sur Samos et Nègrepont et rentre à Livourne en avril après une campagne de 18 mois dans laquelle douze navires ont été pris, 700 Turcs tués, 760 réduits en esclavage, 518 chrétiens libérés mais 400 hommes tués et autant de blessés. En 1614, Beauregard sort de nouveau avec des vaisseaux pour soutenir Inghirami. Ce sera sa dernière campagne car il meurt en 1615.

L'action des chevaliers de Saint-Étienne peut être mesurée de diverses manières. Entre 1563 et 1693, Franco Angiolini estime à plus de 16 000 le nombre d'esclaves réalisés par ces chevaliers. Lucca Lo Basso indique qu'entre 1550 et 1610, les prises s'élèvent à 76 galiotes, 7 galères, 2 galions, 67 caramussals, 33 autres navires pour 9 620 esclaves et 2 076 chrétiens libérés, en échange de quoi 8 galères sont perdues. Le registre des prises qui existe pour la période de 1568 à 1634, manifestement incomplet, ne mentionne que 114 navires de toutes sortes pris et 6 descentes à terre. Or, on sait que 24 galères ont été capturées entre 1568 et 1635 ; 32 galiotes entre 1563 et 1665, 238 navires divers entre 1563 et 1665 sans compter 17 descentes à terre de 1582 à 1627. Néanmoins, selon ce registre entre 1568 et 1634 plus de 7 538 personnes ont été capturées dont 2 643 sur les 6 descentes à terre entre 1605-1613. Ajoutons 3 935 chrétiens libérés. Chiffres éloquents qui démontrent que l'Ordre a su mener de pair sa croisade contre les infidèles et la rentabiliser par le biais de la course, élément central de l'économie de la rançon qui caractérise alors l'espace méditerranéen.

Roberto Barazzutti

☛ *Alger,* Barbaresques, *Gênes, Livourne,* Mainwaring, Mer Égée, *Malte, Rhodes,* Elbe, *Tunis*

Saupin François, sieur du Rocher
(?-v. 1733)

Brestois, maître tonnelier et traitant des bois, François Saupin est titulaire d'une charge de secrétaire du Roi en 1691. Dans le port de Brest, la partie de la rivière de Penfeld où était installé son chantier est aujourd'hui appelée l'« anse Saupin ». En 1689, il arme en course de petits bâtiments, dont une frégate légère que l'intendant est sur le point de réquisitionner pour conduire Pointis en Irlande. En 1693, il se voit refuser le prêt du *Lion* (32 canons), du *Bienvenu* (24 canons) et d'un brûlot, mais il est autorisé à faire bâtir dans l'arsenal, par maître Blaise, une frégate pour armer en course. En 1694, la flûte la *Maison de ville d'Amsterdam* (12 canons) lui est prêtée pour effectuer des transports de bois. En 1695, suivant l'exemple de Nesmond, il crée une société pour faire construire, à frais partagés, le *Solide* (50 canons) par Blaise et l'*Oiseau* (32 canons) par Brun. Le premier est destiné à Dandenne, l'autre à Jolibert Guay ou à Bellisle. Dandenne finançe largement ce projet. Les intéressés sont nombreux, les travaux avancent vite et les bâtiments prennent la mer en janvier 1696. Il obtient ensuite la construction de deux frégates légères (20 canons), l'*Héroïne* et la *Galatée* opérationnelle la même année. En 1697, sont bâtis, toujours à frais partagés, le *Mercure* (50 canons) par Hubac et le *Triton* (44 canons) par Blaise, le premier pour le chevalier d'Amon, le second pour Guérin, son propre neveu. Opérant indépendamment ou renforçant les

armements des Trouin, parfois repris pour le service du Roi, ces six bâtiments tiennent la mer jusqu'à la paix de Ryswick sous le commandement général de Dandenne, réalisant une trentaine de prises.

Durant la Guerre de Succession de l'Espagne, on lui refuse de faire construire encore à frais partagés, un navire de 50 canons (1703). Il abandonne son activité d'armateur indépendant pour se consacrer au suivi des bâtiments qui sont prêtés, affrétés ou achetés par la compagnie de l'Asiente, dont il est l'un des directeurs. À ce titre, il entretient des relations d'affaire avec François Aufroy, armateur négrier. En 1698, au compte de d'Amon, corsaire et capitaine négrier, il avait acheté aux intéressés de Duguay-Trouin, après la prise de la flotte de Saint-Ogne, le *Delft* (52 canons), le *Honslaerdick* (52 canons) et le *Saint-Jacques des victoires* (48 canons) pour la somme de 100 000 l-t ; il envisageait lui-même de former une compagnie pour « commercer » en Guinée. Début 1704, le *Saemslack* (34 canons) de Brest et l'*Aquilon* (48 canons) du Port-Louis sont prêtés à compte de fret. Guérin, son neveu, qui a reçu une commission de capitaine de brûlot pour commander l'*Aquilon*, est tué lors de sa capture par les Anglais ; le *Saemslack* désarme au Port-Louis en automne 1706. Ils ont fait deux prises : l'une est rançonnée pour 800 £, l'autre entraîne une réclamation car, bien que le navire soit couvert par un passeport du roi de Danemark, sa cargaison a été vendue à Ténérife. Au printemps 1704, l'*Amphitrite* (44 canons), dite « de Chine » est préparée à Brest tandis que le *Médemblick* (62 canons) est affrété au Port-Louis. Saupin voudrait s'intéresser aussi à la *Nymphe* (26 canons) mais toutes les frégates légères ont été réquisitionnées pour assurer le soutien de l'armée navale du comte de Toulouse. Les deux bâtiments appareillent fin novembre pour l'Amérique australe, dont ils reviennent au printemps 1706. Ils font deux prises médiocres qu'ils doivent partager avec des corsaires ou des vaisseaux du Roi présents sur le lieu de l'action. En automne 1706, le *Mignon* (50 canons) et le *Coventry* (52 canons), dont les capitaines sont cautionnés par Trouin de La Barbinais, sont affrétés à Brest. En avril 1709, ils sont surpris au large de Portobelo par le *Portland* (50 canons) qui reprend le *Coventry*. Bien que gravement endommagé, le *Mignon* réussit à s'échapper et à rallier Carthagène où il est abandonné : commandant et officiers passeront en conseil de guerre, les uns pour couardise, les autres pour concussion. En 1711, Saupin fait construire à Brest une petite frégate de 12 pièces de 4, toujours au profit de la compagnie.

Deux Saupin, dont les liens de parenté ne sont pas connus, arment en course pendant l'été 1702. Jean Saupin arme la *Biche* (8 canons), ex-barque longue du Roi désarmée à Dunkerque en 1699, qui conduit à Nantes la *Marie-Anne* de Bristol, jugée de bonne prise. De conserve avec le corsaire malouin la *Capricieuse*, le second de ces Saupin, de prénom inconnu, montant la *Surprenante*, navire non identifié, capture l'*Adriana* de Rotterdam et la conduit au Port-Louis, où elle est jugée de bonne prise.

Jean-Yves Nerzic

☛ *Brest,* Dandenne, Duguay-Trouin, *Carthagène, Dunkerque,* Nesmond, Pointis, Trouin

Saurin Henry (13 décembre 1713, Toulon-mars 1764, Toulon)

Henry Saurin est le fils d'Estienne et de Thérèse Gardanne, couple aisé lié au commerce maritime. À partir de 1731, il navigue d'abord en qualité d'écrivain, et s'embarque depuis Marseille pour la Guinée. Il effectue plusieurs voyages au Levant en caravane et des expéditions pour Livourne. En 1741, il quitte Marseille pour la Martinique et reçoit deux balles de plomb à la jambe gauche à l'occasion d'une attaque en mer.

Expérimenté, il est reçu maître au cabotage le 13 juillet 1747 à l'amirauté de Toulon. Une fois son service réglementaire effectué sur les vaisseaux du Roi, il s'inscrit au registre des

capitaines au long cours en août 1747. Dès le lendemain, il commande en course le brigantin le *Postillon* jusqu'au 3 octobre 1747. Il est présent dans l'arsenal de Toulon le 19 novembre. Il part en 1751, comme capitaine, pour le Levant en caravane avec la barque la *Cyprienne* jusqu'en 1754. L'année suivante, il reprend le chemin de la Méditerranée orientale comme capitaine de la barque la *Superbe*.

Pendant la guerre de Sept Ans, le 6 novembre 1757, il commande, « en guerre et marchandises » la barque l'*Entreprenante* expédiée à Marseille pendant six mois. Le 13 juin 1760, il est en course aux commandes de la felouque du Roi l'*Espion* durant quatre mois. En 1763, il effectue un dernier voyage au Levant sur la barque *Superbe*.

C'est le seul Toulonnais qui a commandé des navires en course pendant les guerres de Succession d'Autriche et de Sept Ans. À noter que pendant ces deux conflits, chaque fois qu'il était en course, il a eu le même capitaine en second, à savoir Pierre Bouet, né également à Toulon en 1725. D'une famille bourgeoise impliquée dans les affaires maritimes, il suit le même parcours que Saurin (écrivain et Amiral). Il est nommé capitaine, presque deux ans avant l'âge requis, sans doute grâce au soutien d'Henry Saurin.

Christophe Gobert

☛ LIVOURNE, TOULON

SAUTIJN JACOB (1650-ap. 1720) **ET JEAN** (1648-ap. 1713)

La famille Sautijn affirme descendre d'un lignage noble originaire de Valenciennes. Gillis Sautijn prend le parti des princes d'Orange et émigre vers Anvers où on le retrouve signataire, en 1585, de la reddition de la ville à l'instar de Balthasar de Moucheron. Il part s'installer à Middlebourg avant 1607. Il a plusieurs enfants, certains allant s'établir à Amsterdam. C'est la course qui rend célèbre la famille de ce marchand au travers deux de ses petits-fils, Jean ou Jan, ou Johan, né en octobre 1648 et son frère Jacob, né en octobre 1650. Tout deux poursuivent l'activité du commerce du vin et le négoce des armes, notamment de la poudre à canon qu'ils font fabriquer dans les moulins dont ils sont propriétaires. Jacob épouse Apollonia Gortgemet fille d'un brasseur. Il possède avec Abraham (son fils ?) des parts dans des corsaires armés à Amsterdam lors de la guerre de Succession d'Espagne. Abraham Sautijn coordonne les activités depuis Amsterdam en course où il épouse, en 1707, Vroute ou Vrouwtje Elias, fille de Jacob Elias, leader de la bourgeoisie amstellodamoise et directeur de la *VOC*. En mars 1677, Jean épouse Catharina Snouck dont il a un fils Johan, né en 1694, qui réside aussi à Amsterdam, chargé de diverses charges et fonctions.

Si l'historien néerlandais De Jonge a quelque peu exagéré l'activité corsaire des frères Jean et Jacob Sautijn, celle-ci reste néanmoins impressionnante, comme le montrent les armements ou participations dans dix-neuf navires entre 1688-1697 et douze dans le second conflit. Les plus fameux navires sont *Koning Willem* et *Koningin Maria* commandés par Gerrit Hendrix et Benjamin Le Sage. Au cours de la guerre de Succession d'Espagne, nous connaissons la force de l'armement de cinq navires armés par ces frères : l'*Anna Catharina*, de 20 canons et 130 hommes, l'*Asia 1*, de 8 canons et 70 hommes, la *Koninginne Maria*, de 30 canons, 6 mortiers et 180 hommes, le *Profeet Elias*, de 40 canons et 250 hommes et le *Zeven Provincie*, de 26 canons, 6 mortiers et 180 hommes. Leurs principaux partenaires sont Hermanus van de Putte, Pieter de la Rue, Jan Verborre et Isaac Hurgronje, mais ils emploient d'autres capitaines corsaires à succès comme Jacob Centsen Vos, Geleijn Ockerman, Willem Credo et Salomon Reynders. Au cours des deux conflits, seront pris et ramenés respectivement 242 et 168 navires pour une valeur de 2,97 millions de florins et de 1,395 million. Malgré ces chiffres considérables, la faillite guette la famille après 1713 car au cours de la guerre de Succession

d'Espagne (1702-1713), sept navires ont été immédiatement capturés. En 1720, Jacob, veuf, est obligé de vendre sa maison. L'erreur logistique de la famille est d'avoir investi que dans la course, sans diversifier ses activités économiques comme bien d'autres confrères. Au reste, leurs participations dans les différentes compagnies de commerce ou dans les moulins sont également faibles.

Les navires de ces chauds partisans du parti orangiste portent le pavillon du pays avec au milieu, sur le bandeau blanc, les armes de la famille Sautijn. Ces armoiries sont également visibles sur d'autres pièces du navire ainsi que sur les bonnets des matelots. Par ailleurs, ce soutien politique est perceptible à travers les noms donnés aux navires corsaires : six sur dix-neuf ont un lien avec la famille d'Orange. Bien des mythes et légendes tournent autour de la famille et de leurs corsaires : ils auraient évité un raid de Jean Bart sur l'île de Walcheren et sauvé des navires de la flotte de Smyrne des griffes de Tourville en 1694 ; en 1691 plusieurs corsaires des frères Sautijn auraient rencontré près du cap Bon, en Méditerranée, cinq navires de guerre français dirigés par le chevalier de Forbin : repoussés, les Français auraient subi de fortes pertes (300 morts). Or, force est de reconnaître que cette année-là, Forbin se trouve en service à Dunkerque. L'historien De Jonge, qui a écrit au XIXe siècle une grande histoire de la marine néerlandaise, semble être l'un des principaux auteurs de cette mystification qui rapporte que les frères Sautijn armèrent au cours des deux guerres 36 navires portant 1 206 canons avec 8 520 hommes. Si les chiffres sont totalement erronés, ils démontrent la réelle fascination qu'a pu exercer cette famille d'armateur.

Roberto Barazzutti

☛ BART, CREDO, *DUNKERQUE*, FORBIN-GARDANNE, *MIDDLEBOURG*, MOUCHERON, PUTTE, REYNDERS, TOURVILLE, *VOC*

SAWKINS RICHARD (v. 1660-1680)

L'existence de Richard Sawkins est mentionnée pour la première fois lorsque le gouverneur de la Jamaïque, le duc de Carlisle, annonce la capture de son vaisseau, suspecté d'être forban, par le *HMS Success* (décembre 1679). Ce capitaine, qui avait participé à la prise de Santa Marta en 1677, est enfermé au Port Royal d'où il s'évade rapidement grâce à des complices. Il récupère *in extremis* son esquif, réarmé pour la chasse aux forbans. Vers septembre 1678, il appareille de la Tortue avec une commission française sur un petit bâtiment portant 36 hommes de toutes nationalités. Il croise pendant un an environ aux côtes de Caraque et de Cumana. Il capture un navire hollandais de 70 tx qu'il échange contre le sien, abandonné à la Tortuga (ou île de la Tortue salée). Il est rejoint à l'île d'Orchilla par un autre corsaire et, de conserve, ils abordent une belandre de l'*armada de Barlovento*, *El Tigre*, commandée par Agustín de Arriola, vendue à la Tortue à la fin de 1679. Reparti en mer avec sa barque longue ou brigantin, il rend visite au capitaine Benjamin Smith dont la plantation est sur la côte nord de la Jamaïque. Fin novembre ou début décembre, il est capturé par le *HMS Success*. Le capitaine Thomas Johnson l'envoie au Port Royal sous la garde d'un lieutenant nommé Thrasher et, durant la traversée, ils rencontrent un grand vaisseau espagnol armé de 150 hommes. Le jeune homme a la réputation de n'avoir peur de rien. Il aborde l'ennemi qui, dit-on, compte 60 tués et blessés. Les Anglais perdent 10 hommes (dont Thrasher), 20 sont blessés. Délivré de son gardien, Sawkins compense ses pertes par le recrutement de volontaires le long de la côte. Il se rend à Bocas del Toro (Panama), lieu de carénage qu'affectionnent les flibustiers. Il y trouve Coxon et Peter Harris. Son vieux brigantin de 16 tx portant 1 canon et 35 hommes est de peu de chose face au navire de 60 tx, 8 canons et 97 hommes du premier, de 150 tx, 25 canons et 107 hommes du second. Une compagnie se forme. Les Frères de la côte décident

de traverser l'isthme de Panama. Ils débarquent au Darien le 5 avril 1680, pris en charge par des Indiens. Sur la route, ils s'emparent de la ville minière de Santa Maria. Les Espagnols déplorent 52 morts et blessés dans le combat, mais le métal précieux a été évacué hors une vingtaine de livres d'or et un peu d'argent. Deux semaines plus tard, les aventuriers entrent dans la baie de Panama à bord de canots. Un navire espagnol de 30 tx est réarmé par 130 flibustiers. Cela suffira-t-il pour prendre la ville ? Depuis la destruction de la cité par Morgan, moins de dix ans auparavant, une nouvelle ville a vu le jour, quatre miles à l'ouest, plus grande mais inachevée. Leur navire parti faire de l'eau, trois barques de guerre les attaquent. Le duel dure toute la journée. Les Espagnols se battent avec bravoure mais Sawkins combat avec l'énergie du désespoir : trois assauts repoussés pour finalement maîtriser une première barque puis une deuxième. Un commandant et nombre de ses hommes sont tués. Dans cette bataille connue sous le nom de Perico, les aventuriers dénombrent 18 tués et 30 blessés, dont Harris qui meurt deux jours plus tard.

Coxon, taxé de couardise, préfère revenir sur ses pas avec quelques fidèles. Sawkins demeure, bientôt élu général en mer du Sud. Ses faibles troupes ne laissent pas la possibilité de prendre Panama. Cependant, des navires à l'ancre sont emportés dont la *Santissima* de 400 tx, chargée d'une somme d'argent considérable, de vin, d'eau-de-vie, de sucre et diverses marchandises alimentaires. Sur d'autres navires, de la farine, des munitions, de la poudre, du fer, des peaux, de savon et même une cargaison d'esclaves sont trouvés, revendus aux habitants. Sawkins peut bien exiger des conditions inacceptables en échange de son départ (500 piastres pour chaque homme et 1 000 pour les officiers), sa seule possibilité est d'attendre l'arrivée d'un galion venant du Pérou. Le manque de vivres et l'impatience de ses hommes l'obligent à faire route vers le sud pour, semble-t-il, piller les pêcheries perlières de l'île de Coiba (Panama). La compagnie gagne ainsi Puerto Nuevo, le 22 mai. Les habitants, alertés, ont établi des retranchements à l'entrée de la ville. Avec son insouciance ordinaire, Sawkins, très aimé des siens, est tué en chargeant à la tête de ses hommes.

Philippe Hrodej

☛ COXON, *LA TORTUE*, MORGAN, *PORT ROYAL*, *SAN JUAN DE COIBA*

SCHAPENHAM GEEN OU GEENEN HUYGHEN (?-1625)

Originaire de Rotterdam, Geen ou Geenen – diminutif d'Eugène – Huyghen (Hugesz dans certains documents) est né à la fin du XVI[e] siècle. Son père, Huych ou Hugo Geen Schaphenham, est capitaine d'un navire qui réalise la garde devant Dunkerque en 1608. Geen prend du service auprès de la *VOC* en 1615 en tant que *schipper*, que l'on peut traduire par capitaine. En 1616, il est capitaine du *Gouden Leeuw* dans la flotte dirigée par le célèbre Jan Pietersz Coen et a comme garçon de cabine Witte de With. Au cours du voyage vers les Indes, la flotte capture deux caraques portugaises. Arrivé à Java en novembre 1616, le navire est envoyé vers le Coromandel. Au retour des Indes, il prend un navire espagnol vers Atjeh, ainsi que deux jonques chinoises. On retrouve Schapenham en 1620 comme capitaine dans la flotte de Willem de Soete envoyée en Méditerranée lutter contre les Barbaresques. Il commande alors le *Gelderland* de 180 tx au sein de la flotte de Haultain. En août 1621, il s'empare devant les côtes portugaises d'un riche navire marchand portugais mais aussi d'un bâtiment français chargé de 470 caisses de sucre par des marchands de Calais et de Bordeaux – Louis Porquet, Léon le Grand et Edouard Henriques.

Le cap Horn s'est ouvert à la navigation depuis la découverte de Lemaire en 1615. La fin de la trêve permet d'assigner un objectif militaire à l'utilisation de cette nouvelle route, un objectif qui est rentabilisé par des activités prédatrices censées financer l'armement. Jacques l'Hermite

(1592-1624) reçoit le commandement d'une flotte de 10 vaisseaux portant sur 2 730 tx, 1 637 hommes dont 600 soldats et 294 canons. Schapenham, vice-Amiral, met son pavillon sur le *Delft*, commandé par Witte de With, de 400 tx et 40 canons. Cette flotte, dite de Nassau, prend la direction du Pacifique en avril 1623, à la suite du voyage de Joris Van Spilbergen (1615-1617). La nécessité de réparer à Cowes (île de Wight) annule l'effet de surprise démasquant le manque de préparation de la flotte. Les vaisseaux néerlandais ne quittent la Manche qu'à la fin mai, capturant un corsaire algérien, puis quatre marchands espagnols ramenant du sucre du Pernambouc. L'Hermite fait rapatrier les marchandises en Hollande sur des navires trouvés à l'ancre à Safi (Maroc). Le ravitaillement reste cependant le problème majeur, entraînant un retard préjudiciable. Les escales à Sao Vicente, dans l'archipel du Cap-Vert, devant la rivière de Sierra Léone puis Sao Tomé n'apportent que peu de remèdes. Le 4 novembre, l'escadre laisse les eaux africaines, mais le « flux hépatique » a emporté une cinquantaine d'hommes d'équipage. Finalement, le détroit de Lemaire est franchi le 2 février 1624 et l'île de Juan Fernandez atteinte le 6 avril. Le convoi portant l'argent du Pérou vient d'appareiller de Callao pour Panama tandis qu'un galion de 40 canons et plusieurs pataches demeurent au port que les Espagnols ont pu fortifier. Le 10 mai, l'assaut lancé contre l'avant-port de Lima, dirigé par Schapenham, est un échec. Un second assaut, opéré de nuit, ne connaît pas plus de succès même si plusieurs navires ennemis sont incendiés – peut-être une trentaine. La place de Guayaquil est prise et brûlée une quinzaine de jours plus tard, tandis qu'un navire marchand armé en guerre est incorporé à l'escadre. Un émissaire néerlandais ayant été tué sur ordre du vice-roi Don Diego Fernandez de Cordova, marquis de Guadalcazar, 21 prisonniers espagnols sont exécutés en représailles. Il s'agit aussi d'économiser le nombre de bouches à nourrir, mais deux mois et demi de blocus de Callao ne donnent aucun résultat. À court de vivres, le capitaine L'Hermite décède le 2 juin, Schapenham fait route sur Acapulco, et ne parvient ni à s'emparer du fameux galion de Manille, ni de la ville qui lui sert de port d'attache. Le 25 janvier 1625, au moment d'entreprendre la traversée du Pacifique, il ne reste plus que 1 260 hommes avec 32 prisonniers : plus de 400 hommes sont morts.

Selon les ordres qu'il a reçus, Schapenham remet sa flotte à la disposition de la *VOC* une fois rendu à Ternate. Depuis Ambon – île d'Amboine –, il mène une campagne de destruction des girofliers sur les autres îles des Moluques ainsi que des anacardiers comme le lui demande le gouverneur Herman Van Speult. Il rejoint ensuite Batavia par Macassar. Malade, il embarque sur l'*Eendracht*, le 29 octobre, pour être rapatrié, mais meurt cinq jours plus tard en mer. Enterrée dans l'île de Pulu Busuk, dans la baie de Bantam, sa dépouille est ensuite ramenée à Batavia. L'*Eendracht* touche les Provinces-Unies en juillet 1626, bouclant cette campagne de corso-circumnavigation. Celle-ci a-t-elle été rentable ? Le gain total de l'opération est dévoilé en 1637, à savoir 104 374 fl. La *VOC* en reçoit 52 187 dont 47 133 correspondant aux vivres fournis. Elle a utilisé 65 000 fl. pour acheter trois navires de la flotte dite de Nassau.

Roberto Barazzutti

☛ *Batavia, Calais, Dunkerque, VOC*, With

Schouten Pieter (?-ap 1625)

Pieter Schouten est originaire de Zélande, sans doute de Flessingue. On ne sait rien ni de son enfance, ni de ses débuts en mer. On suppose qu'il a eu une longue carrière dans la pêche ou la marine de commerce. Lors de la reprise de la guerre avec l'Espagne, en 1621, Pieter Schouten dirige sans doute un corsaire et en 1623 il ramène une barque espagnole chargée de sel et d'autres marchandises qui seront vendues à Flessingue. Le 26 janvier 1624, il est nommé commandeur par la *WIC* de deux navires et

d'un yacht portant en tout 46 canons. À la même date, deux frères Schouten servent dans la flotte de Willekens. L'histoire retiendra leur manque de compétence comme la cause de la perte de Sao Salvador face à don Fadrique de Tolède. Néanmoins, rien ne laisse supposer qu'ils sont de la même famille que le marin. Cette petite escadre croise dans la mer des Caraïbes durant plusieurs mois, réussissant plusieurs prises. Le 13 septembre 1624, rentre dans la rade de Flessingue un des navires de cette escadre accompagné d'un des deux galions du Honduras, le *San Juan Baptista*, chargé de 1 600 caisses de sucre, de peaux, de salsepareille et de quelques caisses d'argent. Schouten retourne au pays au printemps 1625, ne laissant plus de trace dans l'histoire maritime.

Roberto Barazzutti

☛ *FLESSINGUE, WIC*, WILLEKENS

SEARLE ROBERT ALIAS *JOHN DAVIS*
(v. 1630 ?-1673 ?)

En septembre 1662, à Port Royal (Jamaïque), Robert Searle obtient sa première commission comme capitaine corsaire en prévision de l'expédition de Christopher Myngs contre Santiago de Cuba. En février 1663, toujours sous les ordres de Myngs, il participe à la prise de San Francisco de Campêche. Lors de son troisième voyage, cette fois en solitaire, il capture, devant le port de Baracoa (Cuba), une frégate chargée de cacao et une barque. Fin août 1664, il conduit ces deux prises à la Jamaïque où elles sont confisquées par le nouveau gouverneur Thomas Modyford qui en ordonne la restitution à leurs propriétaires espagnols. Modyford fait aussi saisir les voiles et le gouvernail du navire de Searle pour s'assurer que celui-ci ne reprenne la mer. Sept mois plus tard, Modyford ayant autorisé une expédition contre les Néerlandais sous la conduite de son adjoint Edward Morgan, Searle retrouve un commandement en course et participe, en août 1665, à la prise de l'île Saint-Eustache. Après ce succès, il s'associe avec un autre capitaine jamaïcain nommé Stedman. Ensemble, avec à peine une centaine d'hommes, ils s'emparent, en septembre, de Tabago, autre île néerlandaise. Une flotte envoyée dans le même dessein par le gouverneur de la Barbade, avec des effectifs trois à quatre fois plus nombreux, vient les rejoindre. Searle négocie la cession de sa conquête avec les nouveaux venus, et obtient la conservation de son butin et l'autorisation du gouverneur Willoughby d'aller le vendre à la Barbade. Tout ce que les flibustiers ne pouvaient emporter a été détruit et seuls les esclaves, le bétail, les chevaux et le matériel de cuivre des chaudières des 18 sucreries sont embarqués. L'année suivante, il retourne à la Jamaïque où Modyford autorise maintenant les armements contre les Espagnols. En mai 1668, de concert avec un autre capitaine, et une centaine d'hommes, il réalise son plus gros coup : la prise de San Augustín, capitale de la Floride, où le meilleur de son butin consiste en 138 lingots d'argent. Informé de cette action, le gouverneur Modyford la désavoue publiquement, parce que le flibustier a agi de sa propre initiative et aussi parce qu'il aurait une fois encore liquidé son butin dans une autre colonie anglaise. Lorsqu'au début de 1670, Searle ose enfin revenir à la Jamaïque, Modyford, qui a proclamé entre-temps la fin des hostilités contre les Espagnols, le fait immédiatement incarcérer. Cependant, quelques mois plus tard, il le libère et l'autorise à s'embarquer comme volontaire à bord de l'un des navires de la flotte de Henry Morgan. Après la prise de Panama, en janvier 1671, Morgan lui confie la mission de diriger le pillage des petites îles du golfe de Panama (Tabago et les Islas del Rey). Searle et ses hommes capturent quelques barques puis s'attardent pour profiter du vin et des femmes qu'ils ont trouvés sur ces îles. Ils manquent ainsi le galion, le *Santisima Trinidad,* à bord duquel les Panaméens avaient embarqué la majeure partie de leurs richesses : Searle est aussitôt destitué de son commandement. Au retour de cette expédition, il s'engage dans la coupe et la traite du bois de teinture

dans la baie de Campêche. À la suite d'une querelle, il y est tué par l'un de ses compagnons. La petite île où il avait coutume de caréner son navire avait été baptisée Searle's Key par les autres bûcherons anglais. Un réfugié hollandais nommé David Martin a sans doute pris part à l'assaut mené contre San Augustin. Exquemelin a confondu les deux hommes affublant Searle d'un deuxième nom, John Davis, originaire de la Jamaïque dans la version traduite en anglais et hollandais réfugié à la Jamaïque dans la version française.

Raynald Laprise

☛ MODYFORD, MORGAN, MYNGS, *PORT ROYAL*

SECKFORD SIR HENRY ALIAS *JOHN DAVIS*
(?, Bealings, [Suffolk]-1610)

Henry Seckford est le sixième des dix enfants de Thomas Seckford (mort en 1575) et de Margaret (décédée en 1557), fille de Sir John Wingfield. Il passe son enfance près de Woodbridge (et donc d'Ipswich), faisant probablement son apprentissage chez un marchand. Il se marie trois fois. Sa première femme, Alica Karvile (morte en 1583), fille de Sir Henry Bedingfield, est veuve. Son fils, Henry, est adopté par Henry Seckford en 1560. Celui-ci se remarie à Helen Bird, fille de riches marchands. Elle apporte, en guise de dot, des terres qu'elle possède dans le Surrey. Le couple vit à Clerkenwell, dans le Middlesex (aujourd'hui à Londres). En 1594, Helen meurt et Seckford épouse peu après Rebecca, veuve de John Rowe, lui-même fils d'un *lord mayor* de Londres. Cette stratégie matrimoniale se double d'une ascension à la Cour. La reine Elizabeth en fait son palefrenier en 1558 et, l'année suivante, il devient maître des tentes et pavillons de la reine, ces charges honorifiques ayant aussi pour conséquence d'alourdir ses dettes. Ses frais sont remboursés avec beaucoup de retard. Cette situation empire en 1570, quand il devient gardien de la cassette personnelle d'Elizabeth, ayant par ailleurs des responsabilités dans les chasses royales et les rentes perçues sur les terres du Shropshire : de quoi mériter son titre de chevalier donné par Jacques I[er] au tout début de son règne. Et pourtant, malgré cet ensemble de titres, Henry Seckford est l'un des plus importants armateurs corsaires de la période élisabéthaine.

Il fait parler de lui, à la fin du règne de Mary Tudor, comme marchand et propriétaire d'un navire de 80 tx à Ipswich (l'*Anne Sackford* ou l'*Anne Frances*). Ce bâtiment effectue des traversées régulières avec l'Espagne. En 1563, les chantiers navals de Woodbridge lui livrent le *Harry Seckford* de 200 tx. Seckford s'intéresse au commerce andalou mais les autorités espagnoles saisissent son navire et les hommes de son équipage sont expédiés aux galères. Il lui reste Bordeaux, destination pour laquelle il utilise l'*Anne Sackford* et frète d'autres navires. Cette liaison s'interrompt à son tour avec la guerre civile en France. En 1578, Seckford fait bâtir le *Seabright* de 100 tx pour faire de la contrebande avec l'Espagne. Encore une fois, son navire est retenu à Lisbonne, ce qui lui coûte 600 £. De 1573 à 1582, lui et son frère assurent aussi le ravitaillement des troupes anglaises en Irlande, mais les bénéfices restent limités. La guerre, qui débute en 1585, ne lui laisse pas le choix. La course représente une solution qui l'occupera une vingtaine d'années. Ses navires prennent sur les Français dans des opérations qui tournent à la piraterie : ainsi le pillage du danois le *Maiden* avec une cargaison de sucre et de fonte, en 1579, établit pour Seckford une réputation durable. Il envoie à la mer ses trois pinasses, le *Discharge* (50 tx), le *Supply* et le *Return*. En 1589, le *Discharge* (Robert Hutton) et le *Return* (Thomas Philips) confisquent une cargaison d'origine espagnole sur un bâtiment français (huile, gingembre etc.). Le *Supply* (Peter Lee) s'en prend aux pêcheurs identifiés comme « ligueurs ». L'année suivante, le *Discharge* et d'autres corsaires s'emparent de deux bâtiments italiens à la hauteur du cap Saint-Vincent. Malgré les protestations des propriétaires (l'affaire Filippo Corsini), une prise est reconnue bonne, la cargaison de l'autre

est partagée, les Italiens ne récupérant que la moitié de celle-ci. Dans cette affaire, Seckford retire pour 10 000 £ de butin mais est pénalisé de 12 000 £ pour piraterie. Il n'est pas seul dans cette histoire puisque sont concernés Sir Walter Raleigh, Sir George Carey (vice-Amiral du Hampshire), Thomas Middleton et le Lord High *Admiral of England*, Charles Howard. Seckford, peut-être plus comme courtisan que comme négociant, s'intéresse aux voyages de découverte, investissant en pure perte dans le second périple de Frobisher, aidant aussi Thomas Cavendish à obtenir des fonds en 1585, 1586 et 1591 en hypothéquant ses terres. Son frère Humphrey et lui-même gèrent les biens du corsaire dans le Lincolnshire. Celui-ci peut ainsi se procurer 1 000 £ pour construire deux navires. Seckford meurt dans son manoir de Clerkenwell en octobre 1610. Sans enfant, ses biens vont à sa veuve. Il laisse aussi pour 3 500 £ de dettes liées au service de la Couronne.

Philippe Hrodej

☛ CAVENDISH, ENGLAND, FROBISHER, *LISBONNE, LONDRES,* MIDDLETON, RALEIGH

SEIGNELAY JEAN-BAPTISTE COLBERT, MARQUIS DE SEIGNELAY ET DE SCEAUX (1651-1690)

Dans ses *Mémoires*, Louis XIV précise la façon dont il a choisi d'être assisté dans son « métier de roi » : « […] j'étais résolu à ne prendre point de premier ministre, et à ne pas laisser faire par un autre les fonctions de Roi pendant que je n'en aurais que le titre ; mais au contraire je voulais partager l'exécution de mes ordres entre plusieurs personnes, afin d'en réunir toute l'autorité en la mienne seule. Ce fut pour cela que je voulus choisir des hommes de diverses professions et de divers talents […] ; je distribuais entre eux mon temps et ma confiance, suivant la connaissance que j'avais de leur vertu […] ». Convaincu qu'un jeune homme prometteur, guidé par un père ministre, acquerra ses qualités, il bâtit une manière de dynastie ministérielle sur ceux qui l'ont satisfait, en accordant la survivance de tout ou partie de leur charge, comme par marcottage on développe une plante vigoureuse identique au pied originel.

À la mort de Mazarin (1661), Louis XIV confie l'intendance des finances à Colbert, que feu le principal ministre lui avait chaudement recommandé : de cette place privilégiée, six mois lui suffisent pour organiser la chute de Fouquet qu'il remplace immédiatement au Conseil d'en-haut, devenant ministre d'État. Dès 1662, il cumule, « à la dérobée presque », toutes les charges du gouvernement : surintendant des Bâtiments (1664), contrôleur général des Finances (1665), secrétaire d'État chargé de la Maison du Roi, de Paris, du Clergé et de la Marine (1669), secrétaire d'État de la marine en pied (1676). Seignelay est associé à cette ascension : secrétaire des commandements du Roi (1669), il reçoit la survivance du secrétariat d'État à la Maison du Roi et à la Marine (1672) ; à partir de cette date, la symbiose entre le père et le fils est telle qu'on ne peut distinguer d'œuvre individuelle. Secrétaire de son père (1674), associé à toutes les décisions concernant le département (1676), il apprend à son côté la conduite des opérations navales pendant la guerre de Hollande (1672-1678) ; de concert, ils rédigent le premier texte concernant les « armements mixtes », le règlement du 5 octobre 1674, *Sur les conditions auxquelles les vaisseaux de Sa Majesté pourront être donnés à armer en course aux armateurs particuliers,* qui répartit le provenu net de prises : un tiers au Roi, un autre à l'armateur, le dernier à l'équipage. À la mort de son père en 1683, Seignelay devient conseiller du Roi en tous ses conseils, secrétaire d'État et des commandements de Sa Majesté, ayant le département de la Marine, commandeur et grand trésorier de ses ordres. Ayant déjà pratiqué la conduite des opérations navales en temps de guerre, il se sent à l'aise dès le début de la guerre de la Ligue d'Augsbourg : il embarque régulièrement et montre un intérêt personnel pour les « armements mixtes ».

En septembre 1688, le Roi lui ayant ordonné d'armer en course « pour donner l'exemple », Seignelay souhaite que le règlement de 1674 soit remplacé par un texte plus généreux pour les armateurs. Cependant, sans attendre, il arme au Havre la *Jolie* (28 canons) qui conduit à Brest une pinasse hollandaise, l'*Éléphant blanc*. Le bâtiment est vendu 5 200 l-t et la cargaison est adjugée à Menault, négociant d'Orléans. Nous ne disposons d'aucun bilan chiffré. Au début du mois d'octobre 1688, il doit abandonner son projet d'armer la *Mutine* (28 canons), les prêts étant provisoirement suspendus. D'octobre 1688 à février 1689, de moitié avec le comte de Relingue, il arme à Brest le *Comte* (44 canons), le *Palmier* (40 canons) et la *Mutine* (28 canons). Le prêt est consenti aux conditions de la nouvelle ordonnance du 20 novembre 1688 : rien au Roi, deux tiers à l'armateur, le reste à l'équipage. Les vaisseaux sont remis en état aux frais du Roi pour 24 900 l-t tandis que le montant des soldes et des vivres, évalué à 40 000 l-t, est à la charge des armateurs. Relingue, qui commande à la mer, verse sa part en argent comptant au commis du trésorier du port. Inaugurant un système qu'il emploiera toujours, Seignelay fait avancer la sienne par le trésorier général de la Marine qu'il ne remboursera qu'après la liquidation. Sont conduits à Brest, deux petits marchands anglais et une reprise, la *Ville de Caudebec*, terre-neuvier du Havre, gardé pour le service du Roi et mis en brûlot (*Orage*). Cette campagne est très décevante : les armateurs, qui ont finalement avancé 22 070 l-t, essuient chacun 1 094 l-t de perte, tandis que le duc de Chaulnes, Amiral de Bretagne, fait, sans effort, un profit de plus de 4 600 l-t. En avril 1689, Seignelay arme la *Favorite* (28 canons) pour faire la traite sur la côte de Guinée. Une prise est conduite au Port-Louis et deux interlopes, l'*Alexandre* et le *Poisson doré*, à la Martinique. Elle opère ensuite dans les eaux de Saint-Christophe avec le *Hasardeux* (50 canons) de Du Casse et rentre au Havre au printemps 1690. Ici non plus, nous ne disposons d'aucun bilan chiffré.

Le 15 avril 1689 est promulguée l'*Ordonnance pour les armées navales et arsenaux de marine*. Rédigée bien avant le début du conflit, elle reprend (livre XXII, titre III) les termes de celle de 1674 pour ce qui concerne le partage du provenu des prises faites par des vaisseaux du Roi prêtés à des particuliers. Négligence de Seignelay, qui a participé à l'élaboration de tous les textes depuis 1672, ou défaut d'attention des compilateurs ? La bonne volonté des armateurs étant très liée à leurs intérêts pécuniaires, le Roi fait savoir qu'il se montrera plus généreux, si l'évolution de la conjoncture le permet.

En mai 1689, un projet d'armement avorte, les *Jeux* (30 canons) de Jean Bart et de la *Railleuse* (16 canons) de Forbin, armés à Dunkerque, ayant été capturés. De juin 1689 à octobre 1690, Seignelay arme à Brest à compte des deux tiers, l'*Hercule* (30 canons), monté par Dandenne qui commande le groupe, le *Fanfaron* (10 canons) puis la *Bouffonne* (18 canons) et la *Bien-aimée* (20 canons) puis l'*Avenant* (12 canons) ou la *Gaillarde* (36 canons) ; il y associe Desclouzeaux, intendant de Brest. Seignelay traite personnellement de la *Branche d'Olivier*, prise anglaise considérable, dont la cargaison est adjugée à Thomas Legendre, négociant à Rouen pour 201 500 l-t, les tabacs étant envoyés à Morlaix. La première partie de la campagne de 1689 coûte 54 650 l-t et rapporte net 17 383 l-t au duc de Chaulnes et 60 555 l-t aux armateurs, soit 40 370 l-t à Seignelay. Nous ne disposons d'aucun bilan chiffré pour l'ensemble de cet armement, mais il semble avoir été très profitable. De novembre 1689 à mars 1690, de moitié avec Tourville, vice-Amiral du Levant, le secrétaire d'État arme deux brûlots, aux termes de l'ordonnance de 1689, l'*Extravagant* (10 canons) et l'*Insensé* (10 canons). Cinq petites prises sont réalisées : deux sont perdues, deux conduites à Brest et une utilisée comme transport. La déception est immense : pour un armement qui a coûté près de 20 000 l-t, chaque armateur ne tire que 132 l-t de bénéfice. Ayant une année d'expérience, Seignelay s'interroge sur l'efficacité opérationnelle des armements mixtes et sur

le profit qu'il en tire, ce qui le conduit à s'interroger sur cette affirmation de Dangeau dans son *Journal*: « M. l'Amiral a déjà eu, depuis la déclaration de la guerre, 500 000 écus pour sa part des prises ». Ce chiffre, s'il était avéré, voudrait dire qu'en moins d'un an de guerre, le provenu total net de l'ensemble des prises, tous armements et tous théâtres confondus, serait bien supérieur à quinze millions de livres, ce qui semble incohérent.

En automne 1690, Seignelay décide de s'intéresser à un important convoi marchand anglais appareillant pour les Canaries : il confie à Dandenne le *Trident* (50 canons) et l'*Hercule* de Brest, renforcés du *Solide* (44 canons) et de la *Favorite* (28 canons) armés au Havre par Du Casse et d'Amon. Est-ce par erreur ou pour allécher les candidats armateurs qu'il parle des conditions de l'ordonnance de 1688 ? Principal armateur, sa mort met fin à ce projet. Extraits de la correspondance échangée entre la Cour et l'intendance de Brest de 1688 à 1690, ces états d'armements et ces listes de prises semblent complets ; en revanche, provenant des mêmes sources, les données financières sont plus que parcellaires. Les premiers armements peuvent être considérés comme des exercices de style ou des répétitions qui n'ont pas rapporté grand chose aux armateurs mais qui ne leur ont guère coûté ; les derniers, conduits par Dandenne, semblent en revanche avoir été vraiment profitables. Dans tous les cas, l'Amiral de Bretagne est le vrai gagnant.

Jean-Yves Nerzic

☛ Amon, Bart, *Brest,* Cavendish, Dandenne, Du Casse, *Dunkerque,* Forbin-Gardanne, Mazarin, *Morlaix,* Tourville

Senj des Uskok

Le mot uskok ou uscoque – « réfugié » en langue croate – détermine beaucoup plus une fonction, une profession selon Philip Longworth, qu'une origine ethnique, à l'instar des Morlachs ou des Haïdouks avec lesquels des liens de sang existent parfois. Définir l'origine des Uskoks se heurte d'emblée au problème récurrent des communautés de pirates où, rapidement, des hommes en quête d'asile, appâtés par la perspective du butin, viennent se fondre au noyau originel. Le point commun des Uskoks est l'absence, semble-t-il, de musulmans dans leurs rangs. Ce n'est pas suffisant pour assimiler leurs actes de piraterie à une guerre menée contre l'infidèle. L'archevêque de Zara (Zadar), dans sa *Storia degli Uscocchi*, est l'un des premiers à évoquer les Uskoks (c'est-à-dire fugitifs de Bosnie). Toutefois, des fustes armées par Venise pour combattre la contrebande et la piraterie dans la région de Senj et de Fiume (Rijeka) dès 1528, montrent que la piraterie existe avant l'arrivée de ces réfugiés. En 1537, les Uskoks défendent la forteresse de Klis (Clissa), qui surplombe Spalato (Split) mais ne peuvent empêcher les Ottomans de s'emparer de la place. Parmi les Croates établis là, se trouvent aussi d'autres réfugiés, des Serbes chassés par l'avance ottomane ainsi que des Valaques de la branche occidentale, ces montagnards étant appelés Morlachs (*mavrovlachi*) ou encore des Albanais. Fuyant l'endroit, abandonnant leurs familles, ils gagnent Zengg (Senj), forteresse intégrée à la ligne de défense des Habsbourg sous la responsabilité du banat de Croatie.

Senj, l'antique Senia, est aujourd'hui une paisible ville de pêcheurs dominée par sa forteresse médiévale (Nehaj), au fond de la baie de Quarnaro, le long de la côte de Velebit face à l'île de Krk. Le lieu est d'un accès difficile tant par la montagne et la forêt, impraticables pour l'artillerie et la cavalerie, que par mer : les gros vaisseaux ne peuvent pénétrer par la bouche de Senj, passe redoutée entre l'écueil de Pervicchio et la pointe de l'île de Veglia. La navigation est d'autant plus périlleuse que l'endroit est balayé par la bora. Senj est à la vérité une tête de réseau, reliée à des ports hospitaliers en territoire vénitien, sur l'île de Krk par exemple, ou à la base de Buccari (Bakar), proche de Fiume, utilisée pour écouler plus aisément le butin. Les Uskoks se transforment rapidement en pirates avec la bénédiction de Ferdinand Ier, régent d'Autriche.

Un arrangement financier prévoit de rémunérer un certain nombre de Uskoks officiellement enrôlés dit *stipendiati* (dont une partie est issue simplement de la population locale), les autres étant considérés comme aventuriers ou volontaires et n'ayant part qu'au butin. Celui-ci est d'ailleurs la principale source de revenu des pirates tant les sommes allouées tardent à être versées. Les Habsbourg, par ce biais, favorisent une agitation permanente qui remet en cause la souveraineté de la Sérénissime sur l'Adriatique et leur permet de bénéficier de la contrebande générée par les déprédations de leurs forbans. Cette situation ne va pas sans rappeler les liens entre les Cosaques zaporogues (ou Sitč) et Cracovie.

Les Uskoks ne se servent que de barques de 6, 10 ou 12 rangs de rameurs, où s'embarquent de 30 à 50 hommes. La faiblesse des équipages les empêche de prendre de gros bâtiments marchands sauf à quelques notables exceptions : le navire de Zuan Contarini chargé de soies, de blé et autres marchandises du Levant en 1573, une caravane de marchands en 1591 et une galère de guerre en mai 1613. En revanche, le cabotage jusqu'à Raguse, les côtes albanaises ou Ancône est sérieusement malmené. Ces pirates n'ont jamais été très nombreux, sans doute 500 hommes à l'origine, munis d'arquebuses et d'armes individuelles. Leurs rangs se renforcent au gré de l'arrivée de nouveaux réfugiés, au point d'atteindre 2 000 hommes, pour une cité dont les habitants sont au total 3 000. L'audace et la terreur pallient le nombre. Des lansquenets, dépêchés par l'archiduc Charles pour discipliner les pirates, désertent et les rejoignent, n'étant pas payés. Le financement des expéditions est le fait des habitants de Senj qui fournissent ici un garçon, là des vivres ou des armes, de quoi avoir part au butin au moment du partage. Il semble aussi que des souscriptions aient permis de réunir l'argent nécessaire, incluant des ecclésiastiques ou le capitaine de la ville. La volonté de réduire en esclavage les prisonniers pour les vendre est un motif important des raids uskoks. Mais Senj, en se détournant de ses activités pastorales, fait face à un afflux de réfugiés : le ravitaillement de la cité prime. Les descentes sont l'occasion de mettre la main sur du fromage, de capturer des centaines de têtes de bétail (moutons) qui sont abattus avant d'être embarqués. La cité est en guerre permanente. Les pertes sont importantes et dans une société où les femmes sont peu nombreuses, les remariages des veuves ne souffrent pas de délai, le nouvel époux reprenant la cabane et les enfants du défunt. En 1601, sur les 200 femmes de la ville, certaines sont veuves pour la troisième ou quatrième fois : une situation qui se retrouve dans les rangs de la flibuste américaine.

Avant Lépante et la chute de Chypre, les Vénitiens emploient des Uskoks comme irréguliers. Mais après le traité séparé de 1573 passé avec la Porte, ils sont obligés d'assurer la sécurité de la navigation ottomane en mer Adriatique sous peine d'une intervention d'Istanbul. Comme la Sérénissime suspecte l'Empire, mais aussi le Saint-Siège, de vouloir envenimer la situation dans cette zone, elle prend des dispositions pour lutter contre les pirates. Un *capitano contro gli Uscocchi* est appointé à la tête d'une flottille qui comprend des fustes (ou barques) et des galères. Harcelée, Venise entreprend une répression aussi violente qu'inefficace. Le Sénat paie 20 ducats pour un Uskok vivant, 10 pour sa tête. Tuer un Uskok permet de libérer une personne du bannissement, c'est un moyen de se racheter. Les chefs uskoks sont pendus et les marins mis en chaîne à la rame. En réalité, dans les territoires dalmates contrôlés par Venise, les populations préfèrent souvent accueillir les pirates, allant jusqu'à les renseigner ou accepter le butin, esclaves inclus. Certains passent sur leur bord. Ainsi peuvent-ils se livrer à des exactions sous couvert de forbans liés aux Habsbourg. Lorsque les Ottomans affirment que la moitié des Uskoks, qui ont incendié Nadin en 1561, sont des ressortissants vénitiens, le baile (qui dirige les marchands occidentaux regroupés à Galata) ne peut guère protester. Ce « réseau de connivence » gêne considérablement l'action répressive de la Sérénissime.

La survie des Uskoks est intimement liée à la situation politique du moment. La guerre reprise en 1541, se termine en 1547, par une victoire des Ottomans. Charles Quint, tout en reconnaissant les conquêtes réalisées en Hongrie, s'engage à verser un tribut de 30 000 d-or en échange de privilèges commerciaux pour les marchands allemands. L'Adriatique occupe une position privilégiée dans la politique des Habsbourg. La guerre est à nouveau déclarée en 1551 et survit à Ferdinand et Süleymân. La trêve signée entre l'Empereur Maximilien et le sultan Sélîm II à Édirne, en 1568, est loin de signifier une pacification totale : Senj appartient à ces confins de la « Frontière militaire » habsbourgeoise. Les Uskoks ne sont que les pendants sur mer des Akïndjï musulmans. Insécurité et agressions conduisent, en 1592, à la guerre générale jusqu'à la paix de Szitvatorok en 1606. Durant soixante-cinq ans, les Habsbourg ne peuvent se passer des services de cette organisation pirate et de ses ramifications. En 1583, Djuro Daničić, chef uskok, tente de reprendre Klis mais l'entreprise échoue au grand soulagement de Venise. Dans la guerre de 1592, rapidement défavorable à la Porte, les Espagnols, depuis Naples, le pape Clément VIII et les Autrichiens mettent tout en œuvre pour déstabiliser la Dalmatie. En avril 1596, Klis tombe par surprise mais pour peu de temps. Les Vénitiens observent une stricte neutralité, preuve qu'ils appuient les Ottomans. La population dalmate, sous domination vénitienne, comprend difficilement ce soutien. Le temps que les forces ottomanes réinvestissent la citadelle est utilisé par les Uskoks pour piller les villages alentours. Les Morlachs et d'autres contingents locaux qui peuvent fuir la répression s'embarquent en partie pour Senj.

Les Uskoks dénoncent la coopération de la République avec des infidèles et utilisent cet argument pour piller ou rançonner les territoires qui lui sont soumis. Lorsqu'en 1600, un commissaire extraordinaire, Joseph de Rabatta, est envoyé remettre de l'ordre à Senj, les pirates ne tardent pas à apprendre qu'il reçoit de l'argent du Sénat. L'homme est autoritaire, il fait pendre ou décapiter des Uskoks, en expédie d'autres sur les champs de bataille. Il est assassiné en 1602. Parmi les auteurs se trouve Juriša Hajduk, un ancien tenancier passé chez les Uskoks, devenu l'un de leurs principaux chefs. Avec la paix de Szitvatorok, les Uskoks redeviennent gênants. Durant sept ans, les actes de piraterie persistent, les Vénitiens rachetant souvent les prises réalisées par les pirates. Une faction plus dure ayant pris le pouvoir, les galères vénitiennes bloquent en 1611 les ports de Fiume et de Trieste. L'envoi de Nicolas Frangipani comme capitaine de Senj ne rétablit pas la situation. L'année suivante, Andija Frletić, voïvode uskok, rapporte un butin important pris en terre turque. La situation se détériore rapidement. En 1613, la Sérénissime s'empare du port de Carlopago, au sud de Senj, considéré comme base auxiliaire, et les prisonniers sont exécutés. Une flottille uscoque est interceptée : 60 pirates sont décapités et leurs têtes exposées sur la place Saint-Marc. En représailles, une galère vénitienne est saisie et son équipage massacré. Vrai ou faux, le pain est tartiné du sang des victimes ! Le résultat est un blocus complet du commerce impérial en 1614 qui mène à la guerre de Gradisca (1615-1618), aussi appelée guerre des Uskoks. Elle oppose les Impériaux de l'archiduc Ferdinand II aux Vénitiens. Pour autant, les engagements se limitent à des accrochages dans le Frioul et l'Istrie. Venise reçoit le secours de troupes réformées, dont 4 000 Néerlandais, mais la maladie décime son armée. L'Empire n'a pas de ressources suffisantes pour passer à l'offensive, les problèmes intérieurs sont suffisamment importants en cette veille de guerre de Trente ans. Les Espagnols, depuis Naples, entendent étendre leur influence dans cette partie de la Méditerranée. Aussi, la possibilité d'une attaque navale contraint la République à rechercher la paix par une solution politique. Promettant de libérer le commerce impérial, Venise réclame la mise en place d'une garnison régulière. Le traité de 1617 prévoit que les pirates (les *venturini* ou aventuriers) de Senj et des places voisines sous domination habsbour-

geoise seront déplacés. En février 1618, à l'exception de quelques familles autorisées à rester sur place, les Uskoks sont déportés en Croatie intérieure, sacrifiés au fait que désormais l'Empire et la Sérénissime mènent des politiques convergentes. Malgré quelques actions isolées, la piraterie disparaît de Senj. « En trente années, dit Léon Bruslart (l'ambassadeur de France d'alors), ils avaient coûté trente millions d'or à la République, tant en prises, en dommages causés, qu'en indemnités payées aux Turcs ou en dépenses nécessaires pour la répression. »

Reste à savoir dans quelle mesure les Uskoks n'ont pas été instrumentalisés par la diplomatie de la Porte. Les raids des pirates affectent les navires sous pavillon ottoman. Non seulement le commerce est touché, mais les populations littorales sont directement atteintes par les descentes uskoques qui se traduisent par des pillages de troupeaux, des prises d'otages et des enlèvements destinés à alimenter le marché aux esclaves. La chasse à l'homme est générale en Méditerranée et les Ottomans ont beaucoup opéré dans les Pouilles, pour n'évoquer que l'Adriatique. Comme le rappelle Alberto Tenenti, seuls les Vénitiens ne peuvent se procurer des esclaves de cette façon. En effet, selon le traité de 1540, il ne peut y avoir d'esclaves turcs sur les galères de la République. Même les corsaires barbaresques sont renvoyés à Istanbul. Une autre clause interdit d'embarquer des ressortissants de territoires soumis à la Porte. Il lui est donc impossible de se pourvoir en esclaves dans les marchés de Trieste, Fiume ou Albona, alimentés par les Uskoks. Ceux-ci trouvent preneurs auprès de marchands allemands, génois ou des agents de princes tels les Doria à Gênes, le pape ou les Médicis. Il se trouve que pour ces déprédations, la Porte perçoit des indemnités de la part de Venise. Cet argent s'ajoute aux propres pertes subies par la Sérénissime, raison qui explique sans doute la non-intervention des Ottomans durant cette période : les Uskoks, source majeure de troubles entre Venise et les Habsbourg, ont tenu le rôle d'agitateurs en Adriatique entre deux grandes puissances chrétiennes. Lors de la dispersion des Uskoks, à partir de 1618, une partie passe au service de la Porte, d'autres regagnent leurs terres d'origine.

Philippe Hrodej

☛ Doria, *Gênes*, Sitch

Séville et Cadix

Dès sa reconquête au XIIIe siècle et jusqu'au début de l'époque moderne, le commerce de Séville est surtout orienté vers les Canaries, le Portugal et la Méditerranée. Compte tenu de l'importance de ce carrefour commercial et de la proximité des Infidèles, se développent des activités de constructions navales, de course et de piraterie favorisant l'enrichissement de la bourgeoisie de la côte andalouse. Le fait que les frères Pinzón, par exemple, soient devenus des experts en navigation, doit beaucoup à leurs courses dans les eaux du détroit de Gibraltar et jusqu'en Catalogne, et à des actes de piraterie aux dépens des Portugais, malgré les interdictions des rois Catholiques. Mais à la fin du XVe siècle, les rois Catholiques interdisent la course à cause du chaos qu'elle crée dans les échanges commerciaux. Quoi qu'il en soit, le port de Séville, en tant que tel, situé à 80 km de la mer sur le Guadalquivir, est naturellement protégé des attaques corsaires, ce qui n'est pas le cas de son commerce maritime. En 1492, lorsque Colomb atteint l'Amérique, les nouvelles perspectives commerciales attirent marchands, mais aussi corsaires et pirates ennemis. Dès ses deux premiers voyages, Colomb fait mention de corsaires français aux abords des Canaries. Grâce au monopole du trafic avec l'Amérique espagnole qui fournit or et argent à l'Espagne et à l'Europe, Séville et sa *Casa de la Contratación* – créée en 1503 pour organiser le commerce, la constitution des flottes et administrer les trésors qui viennent des Indes – s'articulent comme un des centres de la vie économique espagnole. Si durant le Moyen Âge, la construction des flottes royales incombe davantage aux chantiers navals

sévillans qu'à ceux des provinces du nord, aux XVIe et XVIIe siècles, la côte nord, notamment les ports de Santander, Bilbao et Saint-Sébastien, tient ce rôle, bien qu'en 1638, par exemple, le neuvième duc de Medina Sidonia dirige la construction de deux galions pour le compte du Roi dans la « rivière » de Séville. Quoi qu'il en soit, l'importance des flottes du nord grandit avec la découverte du Nouveau Continent. Alors qu'en 1492-1493, navires et équipages d'Andalousie l'emportent, dix ans plus tard, Séville, débordée, doit faire appel aux ressources du nord. Toutefois, il serait injuste de faire de cette demande une simple question de capacité de transport : elle signifie surtout un apport en matériel de guerre dont le port de Séville est souvent dépourvu. À partir de 1505, la *Casa de la Contratación* andalouse a un représentant à Bilbao, dont le rôle consiste à pourvoir la *Carrera* de navires et d'hommes, indispensables à la jonction Andalousie-Amérique, et réunir des gens de guerre pour défendre la route des Indes. Depuis la Biscaye, des armes sont acheminées, faisant défaut de façon chronique à Séville. Les forces navales chargées d'évacuer les indésirables des parages des Açores proviennent souvent du Pays basque espagnol. En outre, ces marins et soldats expérimentés du nord de la Castille cadenassent au besoin le golfe de Gascogne et récupèrent sur le chemin de leur retour les prises faites par les Français. Cependant, l'Andalousie conserve des armateurs d'importance. Pendant tout le règne de Charles Quint, la guerre contre la France et la présence de corsaires français entre les Açores et la côte andalouse, aux abords de l'embouchure du Guadalquivir, le long des côtes portugaises et aux Canaries, obligent le monarque espagnol à faire protéger ses navires marchands et le conseil des Indes à accommoder ses directives en fonction de la course ennemie. La communication mensuelle ou bimensuelle avec l'Amérique est abandonnée au profit d'une navigation en convoi et le conseil des Indes ordonne la constitution de deux flottes protégées par deux navires armés en 1561. En dehors de ce cadre, il est interdit de naviguer vers l'Amérique. Une des causes fondamentales de l'instauration de la navigation en convois est la puissance redoutée des pirates et des corsaires ennemis. Une ordonnance de 1501 prescrit déjà la construction de caraques pour donner la chasse à ces derniers. Quelques années plus tard, en 1513, on ordonne aux officiers de la *Casa de la Contratación* d'envoyer deux caravelles sur les côtes de Cuba avec mission de défendre les navires espagnols contre les pirates français. Le danger de la course française s'intensifie dans les années 1520 sous l'effet des guerres avec la France et des connivences du roi portugais qui offre refuge à ses corsaires voulant attaquer les navires de la *Carrera*. Au péril français s'ajoute souvent celui des corsaires barbaresques en Andalousie. Lors de la déclaration de guerre entre la France et l'Espagne en 1521, la Couronne prend une série de mesures pour la protection du commerce avec le Nouveau Monde. L'armada garde-côtes d'Andalousie est créée cette année-là. La première navigation en convois a lieu l'année suivante. Elle est connue des Français ; aussi se méfie-t-on de ces pilotes originaires du royaume ennemi et même des marchands français qui vivent à Séville, suspectés de connivence avec les corsaires. Les navires espagnols sont d'autant plus fragiles que les armateurs sévillans ne se préoccupent guère de l'artillerie et préfèrent surcharger leurs bateaux de marchandises et de passagers. Aussi les équipages se rendent à la moindre attaque. Outre les changements provoqués dans le fonctionnement de la route des Indes, les coûts sont désormais plus importants pour le commerce et sa protection.

En 1537, les corsaires français prennent aux Açores plusieurs caravelles espagnoles et portugaises, ce qui provoque la sortie de l'armada garde-côtes d'Andalousie, laquelle coopère avec l'armada de Lisbonne. Pour motiver les ardeurs, le cinquième des prises revenant au Roi est reversé à l'armada. En 1542, cédant aux plaintes de la *Casa de la Contratación* au sujet de trois prises faites par les Français, le

Roi demande aux corregidors de Biscaye et du Guipúzcoa de les bloquer sur le chemin du retour. La même année, le Roi remercie les députés de l'université des marchands de Séville d'avoir envoyé à Madère et aux Açores cinq navires biscayens et une pinasse armés pour escorter les navires des Indes. La lutte contre l'ennemi français crée des coopérations entre les ports du nord et du sud de la Péninsule et un va-et-vient incessant, de bateaux, de canons et d'armes relie Saint-Sébastien et Bilbao à Séville. Au cours des années 1560, à cause de ces nuisances, le nombre de navires de l'armada garde-côtes d'Andalousie est doublé et oscille entre douze et vingt unités des années 1560 à la fin du XVIe siècle. Mais les attaques continuent. En 1573, Hispaniola, principale porte des Indes, doit s'armer contre la présence de corsaires français et le Roi exonère l'île du paiement des droits sur l'importation d'armes offensives et défensives envoyées depuis Séville. Les corsaires ennemis vendent aussi des marchandises aux populations locales, au détriment de la *Carrera* et donc de Séville.

À partir des années 1570-1580, la course anglaise accentue sa pression sur le commerce hispano-américain même si la *Carrera de Indias* continue de fonctionner avec peu de pertes. Toutefois, il y a bien un « effet Drake ». Bien que les galions soient défendus et qu'aucune flotte ne soit interceptée dans son entier, le butin des corsaires se monte annuellement entre un demi et un million de ducats et le dommage s'accroît encore en prenant en compte les retards des flottes chargées d'argent, de retour à Séville, ce qui a des conséquences graves et cachées pour le commerce. De plus, les populations littorales vivent avec un sentiment de péril constant. L'attaque par Drake du port de Cadix en 1587, au cours de laquelle il coule dans la baie entre deux et trois douzaines de navires, puis celle de 1596, confirment ces peurs. Il y détruit également des stocks de munitions obligeant Philippe II à revoir ses plans d'attaque de l'Angleterre de 1588, car ses industries sont incapables de restaurer rapidement la production de poudre. Cette action obéit donc également à une stratégie de destruction. Malgré ces événements proches et la présence répétée de corsaires molestant les échanges avec les Indes, le port de Séville continue à être prospère et atteint 100 000 habitants à la fin du XVIe siècle.

Antonio Pérez insiste auprès de Philippe III sur la nécessité pour l'Espagne de se rendre maîtresse de la mer. Et selon lui, la monarchie doit autoriser tous ses vassaux à armer en course et pour leur propre compte sur toutes les côtes d'Espagne, et de cette façon rendre à l'ennemi, par le même moyen, les coups qu'il porte. Au début des années 1560, Granvelle a déjà conseillé à Philippe II de répondre à la course par la course. Mais procéder de la sorte aurait été revenir à la situation incontrôlée vécue sous les rois Catholiques et, surtout, obliger le groupe des marchands sévillans et génois résidant à Séville à renoncer au monopole commercial, laisser libre cours à la contrebande, au pillage et à la création de ports concurrents, ce que les élites marchandes andalouses se refusent à accepter. C'est aussi transformer le système espagnol et renoncer au contrôle de la *Carrera* sur les échanges avec les Indes. Jusqu'au dernier quart du XVIIe siècle, et malgré l'ordonnance du 24 décembre 1621 qui autorise l'armement en course contre Turcs, Maures et Morisques, ainsi que contre les rebelles hollandais et zélandais, la monarchie refuse que des patentes de course soient octroyées contre les Anglais, Français et Hollandais en Amérique, les marchands de Séville et la *Casa de la Contratación* s'y opposant farouchement. Manifestement, les autorités commerciales et politiques n'obtiennent pas gain de cause, puisque cette interdiction est réitérée en 1655, à la suite de dénonciations faites au sujet de lettres de marque qui servent à couvrir des opérations de commerce illicite en Amérique. En 1666, un avocat, appuyé par des commerçants andalous, essaie de faire accepter l'idée de la création d'une « Compagnie d'armateurs et de corsaires » sur le modèle marchand, et de l'interdiction d'armer faite aux armateurs n'appartenant pas à la Compagnie. Si

cette dernière clause est rejetée, la Compagnie obtient des concessions exceptionnelles, comme la juridiction, la seigneurie et les rentes des terres et places qu'elle capture à l'ennemi. Afin de favoriser la navigation, la Compagnie crée même à Séville un collège de formation de personnes expertes dans le domaine maritime et commercial. Finalement, les résultats sont décevants, notamment à cause de la fin de la guerre avec le Portugal. D'ailleurs, l'activité corsaire andalouse est plus faible qu'elle ne l'est sur la côte nord. De 1620 à la fin du XVIIe siècle, on trouve trace de 20 navires armés en course pour toute l'Andalousie occidentale tandis que ce chiffre s'élève à près de 400 pour le Guipúzcoa et à 77 pour la Biscaye. Sans doute faut-il y voir la contrepartie de perspectives de profits commerciaux fabuleux. Mais en 1628, à la tête d'une flotte corsaire hollandaise, Piet Heyn capture la flotte de Nouvelle-Espagne à Matanzas. Il est pour cela aidé de l'incompétence de l'Amiral Juan de Benavides y Bazán, jugé et exécuté pour ce motif. Le butin mis aux enchères aux Pays-Bas, s'élève à 15 millions de florins, perte terrible pour le commerce sévillan. En somme, de 1506 à 1650, seuls 76 navires de la *Carrera* sont capturés par la course ennemie, soit environ 14000 t, avec le lustre noir de 1551-1555 qui enregistre 13 pertes. Ces chiffres représentent plus du double des pertes de guerre en unités capturées, estimées pour la même période à 31 navires et environ 12000 t. Pendant ces 150 années, près de 18000 navires se sont déplacés sur les routes des Indes : le pourcentage de pertes imputable à la course est donc de 0,4 % sur ce siècle et demi, proportion négligeable. Toutefois, de façon intense pendant certaines périodes, la course a contribué à modifier l'organisation de la *Carrera* et elle a également contribué – par les surcoûts qu'elle a entraînés – à rendre moins rentable le commerce de Séville avec les Indes. En effet, vers la fin du XVIe siècle, les dépenses pour l'avitaillement et l'armement des flottes et des armadas – assumées en partie par la Couronne –, sont à peine compensées par les arrivées massives de métal précieux qui viennent pour son compte. Entre 1553 et 1585, le coût annuel d'une armada augmente de 83 %. Pour préparer les flottes et leur défense contre pirates et corsaires, l'avarie payée par les chargeurs sévillans aux Indes se situe à hauteur de 2 % de la valeur des marchandises embarquées, cette proportion passant à 4 % en 1594, à 12 % en 1628 et, entre 1630 et 1648, l'avarie est parfois de 30 % pour assurer la défense de la *Carrera*. Aussi, pour occuper l'ennemi chez lui, les différentes armadas espagnoles sont opératives dans l'Atlantique européen et en Amérique. En 1638, elles font 118 prises (*bajeles* français, hollandais et anglais) sur les côtes de France et d'Angleterre. Malgré un flux de métaux précieux important au XVIIe siècle, Séville perd peu à peu le contrôle du commerce avec l'Amérique sous l'effet conjugué de la contrebande et de la concurrence du port de Cadix, où la *Casa de Contratación* est finalement transféré en 1717. Le XVIIIe siècle voit une réactivation des échanges avec les Indes. Au début du XVIIIe siècle, l'office d'intendant général de la Marine y est créé, Cadix devenant ainsi le premier centre naval de la péninsule. Il est un centre de formation pour les officiers militaires et, pour répondre aux besoins des autorités militaires et navales, les Bourbons décident d'installer un grand arsenal et des chantiers navals à La Carraca située au fond de sa baie. Entre 1717 et 1778, 41 navires sont perdus par l'action des pirates et des corsaires, la période la plus dure est 1741-1748 pendant laquelle 25 navires sont capturés, suivie de 1762 qui en voit disparaître douze. Sur les 41 navires pris, 38 le sont sans doute par des Anglais, dont 71 % de navires marchands, cible de prédilection des attaques corsaires. À l'évidence, le danger des attaques corsaires pour les navires – il en va autrement pour les côtes et les ports – se concentre, comme il est logique, dans les périodes de guerre : pour le XVIIIe siècle, les guerres de Succession de Pologne, celle « de l'Oreille de Jenkins » et celle de Sept Ans. À la fin du XVIIIe siècle, en une seule année, les prises faites par les Anglais aux dépens des navires

gaditans suppose une perte de plus d'un million de *duros*.

La concurrence entre les États français, anglais et les Provinces-Unies d'un côté, et castillan de l'autre, vue à travers le prisme de la course, aboutit côté espagnol à des créations institutionnelles et à des modifications sensibles de l'organisation de la *Carrera de Indias* pour endiguer les pertes subies sous les coups de l'ennemi. La *Casa de la Contratación* voit alors ses prérogatives grandir et, avec elle, celles d'un nouveau groupe d'hommes dont le pouvoir de tutelle sur l'organisation commerciale pèse lourdement : les marchands-guerriers, tout à la fois organisateurs de la guerre sur mer au service de l'État, armateurs et marchands, à l'instar de Luis Fernández de Alfaro. Ils constituent une des pièces-clé de l'articulation entre l'État castillan et le monde militaro-commercial.

Jean-Philippe Priotti

☛ Bazán, *Bilbao,* Drake, Fernández de Alfaro, *Lisbonne, Saint-Sébastien, Santander*

Sharpe Bartholomew
(1650, Middelsex-1702)

Ce marin, originaire de la paroisse de Stepney, est surtout connu comme l'un des premiers flibustiers à avoir traversé l'isthme de Panama pour aller piller les Espagnols sur les côtes pacifiques des Amériques. C'est aussi le premier navigateur britannique à en revenir en franchissant le cap Horn d'est en ouest. Vers 1666, il commence sa carrière d'écumeur des mers à la Jamaïque où il sera promu capitaine une dizaine d'années plus tard, au moment où il participe, en 1676, sous pavillon français, à la prise de Nueva Segovia (Honduras). La plus ancienne référence qui le confirme comme capitaine remonte cependant à août 1677, où il carène son navire dans les cayes du golfe des Honduras. Deux ans plus tard (septembre 1679), il s'y retrouve en compagnie de Coxon, à l'occasion du pillage des entrepôts espagnols du golfe Dulce. Il se retire ensuite à la Jamaïque où il est protégé, comme ses trois associés dont Coxon, par le gouverneur Carlisle en échange d'un pourcentage de leur butin. En avril 1680, il entreprend le voyage à la « mer du Sud » qui le rendra célèbre, n'étant alors que l'un des capitaines qui, sous les ordres de Coxon, participent à cette expédition. Il n'est toutefois pas présent à la bataille de l'île Perico, dans le golfe de Panama, qui procure aux flibustiers leurs premiers bâtiments en mer du Sud, dont la *Santisima Trinidad*, ou *Holy Trinity* pour les Anglais. Cependant, après le départ de Coxon et le décès de son successeur, Richard Sawkins, il est choisi pour commander en chef les quelque 150 hommes qui restent à bord de la *Holy Trinity* et d'une autre prise espagnole. Après plus de six mois d'une croisière peu fructueuse, Sharpe est destitué de son commandement (janvier 1681), mais il le retrouve néanmoins le mois suivant après l'échec devant Arica, au Chili, où les flibustiers perdent 40 hommes, dont leur nouveau chef Waitling. En avril 1681, après le départ de plusieurs des siens, Sharpe se retrouve avec 66 hommes seulement à bord de la *Trinity.* Après quelques raids en Amérique centrale, il retourne vers le Pérou et le Chili où il fait plusieurs bonnes prises de mer : deux barques et deux bâtiments, le *San Pedro* et le *Santo Rosario*, à bord duquel il trouve également des cartes détaillées des routes maritimes et des ports de l'océan Pacifique. Ceci lui sauve la vie à son retour en Angleterre, où il arrive avec seize de ses hommes en mars 1682 après avoir abandonné la *Trinity* dans les Petites Antilles. En effet, il est officiellement acquitté du crime de piraterie parce que le témoignage des deux garçons et deux Noirs espagnols qu'il avait ramenés avec lui n'est pas suffisant pour le faire condamner. En réalité, la correspondance échangée entre les dirigeants britanniques et les diplomates espagnols démontre que ce sont plutôt les cartes marines qui évitent à Sharpe la pendaison. En décembre 1682, Charles II récompense même le pirate en le nommant officier de la Marine royale. Cependant, dès avril 1683, pour une raison qui n'est pas connue,

Sharpe perd ce commandement qui devait le ramener à la Jamaïque comme capitaine d'un petit bâtiment affrété pour repêcher les trésors d'épaves espagnoles. Il n'y retourne pas moins sur un navire qu'il aurait volé aux Français. En février 1684, à l'île de Nevis, il prend une commission du gouverneur général des Leeward Islands pour donner la chasse aux Indiens « sauvages » (Caraïbes) et aux pirates. Lors d'une escale à la Jamaïque, où il reçoit un accueil mitigé du gouverneur Lynch, une partie de ses hommes lui vole son navire, ce qui l'oblige à acheter une barque à Port Royal. En novembre 1684, il saisit à la Jamaïque, en vertu de sa commission, un navire ayant appartenu à un autre flibustier anglais : la *Resolution*, navire du Bostonien Thomas Handley, porte commission du gouverneur des Bahamas pour garder les côtes de ces îles, mais Handley ne commande plus ce navire à ce moment, montant une prise faite sur les Néerlandais. Sharpe rebaptise la *Resolution* comme son précédent navire, *The Josiah*. Il joint ensuite la flotte de Grammont, sous les ordres duquel il participe à la prise de Campêche. En décembre 1685, revenant de cette expédition, il fait escale aux Bermudes dont il aide le gouverneur à mater une rébellion. Il y demeure jusqu'en août 1686, au moment où le capitaine George Saint Loe, commandant la frégate royale *Darmouth*, l'arrête pour piraterie et pour avoir servi sous pavillon étranger. Ramené à Nevis, il y subit deux procès (janvier et février 1687), mais il est acquitté à chaque fois, faute de preuve, alors que des preuves sont pourtant apportées par l'ambassadeur d'Espagne. Le rapport expédié au roi Charles II se fait l'écho d'une parodie grotesque de justice. Les chefs d'accusation sont à peine examinés. L'année suivante, il reçoit le commandement de la petite île voisine d'Anguilla, et participe à sa défense lors de la guerre contre les Français. En 1696, il s'établit dans la colonie danoise de l'île Saint-Thomas, mais deux ans plus tard, très endetté, il est arrêté alors qu'il allait prendre la fuite puis condamné à l'emprisonnement à vie et à la confiscation de ses biens : en 1699, le gouverneur Johann Lorentz refuse de remettre à l'Amiral Benbow son prisonnier.

Raynald Laprise

☛ *BOSTON*, COXON, GRAMMONT, LYNCH, *PORT ROYAL*, SAWKINS

SHERLEY SIR ANTHONY (1565, Winston [Sussex]-v. 1636)

Anthony Sherley est le frère de Sir Thomas Sherley. Il entre au Hart Hall d'Oxford d'où il sort gradué en 1581. Élu professeur stagiaire au All Souls College jusqu'en 1589, il entre à l'Inner Temple de Londres en 1583. Il est aussi soldat, servant comme capitaine d'infanterie aux Pays-Bas sous le comte de Leicester (son père est trésorier pour l'armée). Il se comporte courageusement à Zwolle. En 1591, il participe aux opérations menées en Bretagne pour y déloger les Espagnols, sous le commandement du duc d'Essex. Il se distingue près de Châtelauden en repoussant une attaque ennemie et en tuant un capitaine espagnol. Il acquiert ainsi une réputation de bravoure qui lui vaut sans doute d'être dépêché auprès d'Henri IV en 1593. Fait chevalier de l'ordre de Saint-Michel, il provoque la colère de la reine, ayant accepté cette distinction sans son autorisation. Les arguments qu'il avance contribuent à le faire jeter dans la prison de Fleet d'où il n'est libéré qu'à la condition de renoncer à cet honneur. En 1594, il épouse secrètement Frances, fille de Sir John Vernon, cousin de Robert Devereux, deuxième duc d'Essex. Les portes continuent de se fermer, la reine le renvoie de la cour, l'obligeant à se retirer à Tilehurst (Berkshire).

Comme sa vie conjugale ne l'épanouit guère, il s'échappe et monte une expédition contre les Portugais en Afrique. Avec l'aide financière de son père, il projette d'attaquer la colonie de São Thomé et arme à cet effet onze navires portant 1 500 hommes. Thomas Heaton, propriétaire de navires et important armateur en course de Southampton, est de la partie pour deux vaisseaux. Sherley est malheureusement obligé de

céder quatre navires et 500 hommes au duc d'Essex, son beau-père, pour les besoins de l'expédition de Cadix. C'est donc avec une flotte réduite quoique encore imposante qu'il appareille, le 20 mai 1596, et pour laquelle le général a dû engager la somme approximative de 20 000 £. Sont concernés le *Bevis* (300 tx), le *Black Wolf* (150 tx), le *Galleon Constance* (250 tx), le *George* (200 tx), le *George Noble* (140 tx), le *Little John* (80 tx) et une pinasse. D'emblée, les vents contrarient les plans de Sherley. Il doit abandonner São Thomé et cingler sur l'île de São Tiago (Saint-Jacques) dans l'archipel du Cap-Vert. Face à 3 000 Portugais, il s'empare de la ville de Saint-Jacques en deux jours : le butin est bien maigre, l'obligeant à pousser sur Ribeira Grande. Face à cette cité fortifiée, les pertes sont importantes, 80 hommes pour les Anglais et 250 pour les Portugais. Craignant une mobilisation générale, les Anglais se rembarquent. Sherley a décidé de prolonger sa route sur les Antilles. Mais la maladie est au rendez-vous. Lorsque la flotte atteint la Dominique, le 17 octobre, beaucoup de temps est perdu à rafraîchir les équipages. En février 1597, une mutinerie éclate à bord d'un navire alors que Sherley se trouve à l'embouchure de la rivière Magdalena en Terre-Ferme. La prise de Santa Marta lui permet au moins de se ravitailler. Sherley est rejoint par Michael Geare et sa pinasse ainsi qu'un navire hollandais, la *Lune*. Ce qui reste des hommes opère un débarquement à la Jamaïque. La capitale, Santiago de la Veda (plus tard Spanish Town) est trouvée déserte, le butin se monte à peu de chose à l'exception de vivres abondants. Remettant à la voile, rejoint par Parker, Sherley se détourne de Trujillo et s'en prend à Puerto de Caballos, « la plus pauvre et plus misérable place de toutes les Indes ». Pour se rattraper, il veut traverser l'isthme de Panama et gagner la mer du Sud. Puis il imagine gagner Terre-Neuve pour se ravitailler et emprunter le détroit de Magellan. Ces projets contribuent à l'extension d'une mutinerie qui se généralise. C'est bien pauvre que Sherley doit reprendre la route de l'Angleterre, atteignant Douvres en juillet.

La suite est plus connue et très rocambolesque. La course s'est révélée être un fiasco total. Sir Anthony est trop heureux d'accepter de son beau-père le commandement d'une compagnie de volontaires pour soutenir César d'Este à Ferrare. Arrivé trop tard, il pousse jusqu'à Venise, rejoignant son frère Robert. Il compte se rendre dans l'Empire perse pour y ouvrir un marché à l'Angleterre, à moins que ce ne soit l'argent emprunté à Constantinople et Alep qui l'oblige à se faire pardonner d'avoir adressé les billets au duc d'Essex. Pis, il se fait catholique durant son séjour dans la Sérénissime. Il demeure cinq mois à la cour de Shâh Abbas qui le charge d'une ambassade aux finalités très ambiguës. Il doit opérer un rapprochement entre l'Église arménienne et Rome, proposer, en échange de relations commerciales, une alliance entre chi'ites et chrétiens. Il effectue son retour par la Moscovie, quittant Ispahan en mai 1599. Il irrite Boris Goudounov par sa morgue, intéresse Rodolphe II mais passe à Prague pour un espion au service de l'Espagne. Au vrai, quand il ne se sert pas parmi les cadeaux qu'il est censé offrir au cours de son ambassade, il emprunte de plus en plus, proposant ses services à Rome ou à la France. Il réside à Venise de 1602 à 1604, renseignant l'Espagne et l'Écosse, constamment surveillé par l'Angleterre. Les prouesses de son frère aîné dans les Cyclades et la prise d'un navire vénitien par son équipage de pirates n'arrangent pas ses affaires. Un temps enfermé, il est prié de quitter le pays. Cette décision est définitive après que Sherley eut communiqué à l'Empereur tous les renseignements en sa possession sur les forces turques au risque de déclencher une crise entre la Porte et la cité des Doges. En juin 1605, l'Empereur l'envoie au Maroc. À Safi, il épuise rapidement les fonds impériaux, emprunte toujours, se rendant à Marrakech en février 1606 avec une escorte de 500 hommes. Comme à Moscou, il devient vite insupportable à Abou-Farès et surtout se révèle incapable de coordonner la lutte des derniers Saadiens contre les Turcs, empêtrés qu'ils sont dans des querelles de succession.

Ses dettes s'élèvent à 250 000 fl. À peine échappé d'Afrique du Nord, il tente de convaincre Philippe III d'assiéger des ports de Barbarie, reçoit une commission pour courir sur les Turcs et les Hollandais et entre dans l'Ordre des chevaliers de Saint-Jacques. Entre 1607 et 1610, il troque ses lettres de marque contre de pures opérations de piraterie. Il est apparemment en liaison avec John Ward et Simon Danseker, écoule ses prises dans l'Archipel grec. Lorsqu'il s'en prend à un marchand vénitien dont la cargaison est vendue à Palerme, les protestations du Conseil des Dix le discréditent un peu plus tout comme sa non-participation à l'opération franco-espagnole menée contre Tunis. Il cesse de naviguer. L'aide consentie par le roi d'Espagne ne sert qu'à rembourser les créanciers, Sir Anthony sombre dans la plus grande misère et meurt, oublié, sans doute en 1636.

Philippe Hrodej

☛ *CADIX, CYCLADES, LONDRES,* PARKER, *TUNIS,* WARD

SHERLEY SIR THOMAS
(1564, Wiston [Sussex]-1633)

Thomas Sherley ou Shirley est le fils aîné de Sir Thomas Sherley (mort en 1612) et de Anne (décédée en 1623), fille de Sir Thomas Kempe de Olantigh dans le Kent. Sir Anthony et Robert (comte Shirley) sont ses deux plus jeunes frères. Ils ont tous les trois cherché la gloire, de manièrer différente. Dans leurs étranges destinées, la course est le dénominateur commun avec la religion (utilisée pour lutter contre les Ottomans). Thomas fait ses études à Oxford qu'il quitte sans être gradué. En 1581, il est admis à l'Inner Temple, revenant dans le Sussex paternel en 1584, à Steyning qu'il représentera au cours de trois sessions parlementaires en 1593, 1614 et 1621. Mais pour lors, Thomas accompagne son père, en compagnie de son frère Anthony, aux Pays-Bas, où il commande une compagnie de cavalerie. Son seul engagement date de janvier 1588. Cantonnée hors des remparts de Zwolle, sa compagnie est assaillie alors que les hommes avaient beaucoup trop bu : une trentaine échappe au massacre. Malgré cette marque d'incompétence, Sherley n'est pas sanctionné sauf à reconstituer sa compagnie. Il regagne l'Angleterre, entre au service du *Lord Deputy* William Fitzwilliam en Irlande, où il est fait chevalier (1589). À la Cour, il est très attiré par une riche veuve, Lady Stourton, belle-sœur de Robert Cecil. Mais alors que l'union est envisagée par les deux familles, son choix se porte sur Frances, fille de Sir Thomas Vavasour, qu'il épouse secrètement en 1591, sans rompre avec sa première fiancée. Elizabeth, furieuse, le fait enfermer dans la prison de Marshalsea d'où il ressort pour entrer aux Communes. Sherley se retrouve aux Pays-Bas, sans argent, et bientôt obligé de céder son commandement à son beau-frère, Thomas Vavasour. En 1598, il veut armer une petite flotte pour croiser le long des côtes lusitaniennes mais, inexpérimenté, il est trompé par ses lieutenants. Il ne lui reste que le seul *Dragon* (ou *Golden Dragon*) de 220 tx. La chance semble lui sourire : il capture quatre bâtiments de Lübeck et les mène à Portsmouth. Il doit aller se raccommoder à l'île de Ré où il emprunte de l'argent pour rentrer en Angleterre. Bien que les cargaisons appartiennent à des Espagnols, Sherley est condamné par le Conseil privé à rendre ses proies. De nouveau en mer à la fin de 1598, le mauvais temps endommage ses navires. L'état de ses comptes ne cesse pas d'être alarmant. Au début de 1599, il s'empare de deux navires. Cette fois, le chargement appartient à des marchands étrangers résidant à Londres. Il faut plier, porter les prises dans la capitale et dédommager les propriétaires. Sherley ne se décourage pas. Au début de 1600, il saisit deux nouvelles prises dont une, venant des Antilles, est reconnue valable. En mars 1602, pour ne plus se heurter à des jugements souvent défavorables, Sherley décide de se concentrer sur les opérations terrestres. Pour achever son armement, il doit vendre à des associés quatre des six bâtiments prévus (quatre navires et deux pinasses) et ne peut, en définitive, qu'aller piller des lieux isolés au Portugal. Dans un pamphlet,

on lui attribue le pillage des « villes » de Boarco, Tavaredo et Fyguaro (Buarcos, Tavarede et Figueira à l'embouchure du Mondego) avec un château et un prieuré, entre le 13 et le 18 mai. Cette escadre se compose du *Dragon* (Sherley Amiral et capitaine), du *Lyon* (Thomas Sherley, jeune gentleman), le *George* (Flood) et la *Virgin* (Nichols), les pinasses la *Katherin* (Povye) et le *Nan* (Cobden), l'ensemble portant 900 hommes. Le mauvais temps et la maladie contribuent à l'échec de l'expédition qui s'achève piteusement le 20 juin à Southampton. Durant l'automne 1602, Sherley brûle sa dernière chance et décide de croiser en Méditerranée. Une prise hollandaise dans le détroit de Gibraltar rapporte peu de chose. L'équipage grogne. Deux navires l'abandonnent, il se retrouve avec le seul *Dragon* conduit par un équipage en proie à la mutinerie. En février 1603, les vents le poussent sur l'île de Kéa, au nord-ouest des Cyclades. En marchant sur la ville, il est capturé avec deux hommes. Le reste de son équipage prend le large et, tournant pirate, va s'emparer d'un riche vénitien alors que le propre frère de Sherley, Anthony, se trouve à Venise. Thomas Sherley reste incarcéré à Constantinople jusqu'en 1605 et rentre en Angleterre très remonté contre les Turcs : sa captivité a été particulièrement difficile les premiers mois. En prison, en 1607, pour s'être entremis dans les affaires de la Compagnie du Levant, de nouveau en 1611 pour dettes, il entre aux Communes en 1614. Il avait, de son premier mariage, quatre filles et trois garçons. En épousant, en 1617, Judith Taylor, il ajoute six filles et cinq garçons. Cinq ans plus tard, il se retire sur l'île de Wight, accablé de dettes. C'est là qu'il meurt en 1633, exemple de corsaire amateur, de pirate en attente d'accomplissement, d'infortuné.

Philippe Hrodej

☛ LONDRES, WIGHT

SIBILLE JEAN-BAPTISTE (1760, Saint-Tropez-5 août 1810, Naples)

Né dans une famille de marins, Jean-Baptiste est destiné à suivre la carrière de son père qui pratique la caravane maritime en Méditerranée. Il prend la mer pour la première fois à l'âge de 11 ans. Cinq ans plus tard, il est sous-lieutenant au commerce. Comme le système des classes l'exige, il effectue régulièrement des campagnes sur les vaisseaux du Roi. À 21 ans, il connaît ses premiers combats durant la guerre d'Indépendance américaine. Il participe au siège de Mahon puis commande une batterie flottante au siège de Gibraltar. À 25 ans, alors qu'il navigue de nouveau au commerce sur les côtes de Syrie, il est attaqué par un pirate et parvient à lui échapper après un combat acharné. Courageux, il démontre très tôt son goût pour l'action.

Lorsque la guerre éclate, le 1er février 1793, Sibille, qui a 33 ans, est capitaine au commerce. Ardent républicain, il choisit de rejoindre la marine d'État. Après une campagne de sept mois sur le vaisseau *Le Duquesne* comme sous-officier, il prend, en 1795, le commandement de navires plus petits et opère le long des côtes italienne et provençale. À partir de cette date, il alterne les campagnes de course avec des missions de soutien des forces terrestres de Bonaparte, ayant un temps sous ses ordres le jeune Tropézien Augustin Meiffret, un des héros de la bataille de Grand-Port en 1810.

Commandant la felouque *Léonidas*, Sibille entre dans la rade de Vado le 27 juillet 1795 et capture douze bâtiments chargés de subsistances sous les yeux de Nelson, sans que le montant exact de ces prises soit connu. Le 1er août suivant, chargé de dépêches importantes, il sort du port de Gênes malgré un blocus serré des Anglais. Dans un rapport adressé au ministre de la Marine, il est dit que « le capitaine Sibille, plein d'honneur et de courage se présente le premier à la bouche du port et il est canonné le premier à la portée du pistolet ». Il débarque à Voltri le 3 août, détruit les moulins et s'empare

de toutes les subsistances de l'ennemi. À la suite de ces actions d'éclat, il est nommé enseigne de vaisseau. À trois reprises il fait passer à Nice, à la vue des croiseurs anglais, les convois de subsistances qu'il escorte et qui alimentent l'armée d'Italie. Après de nouveaux accrochages, le 23 novembre, Bonaparte lui accorde en récompense deux canons. Le 13 février 1796, il pénètre dans le port de Porto Ferragio où mouillent des bâtiments de guerre anglais et s'empare de l'*Union* de Bristol, riche prise qui procure à Bonaparte un secours en numéraire de 430 000 fr. Le 20 mars 1796, il est fait lieutenant de vaisseau, puis capitaine de frégate le 18 juin. Le 25 mars 1797, il est attaqué devant Porto Ferragio par trois navires anglais et soutient une canonnade de cinq heures puis s'échappe. Bonaparte donne ses ordres : « Vous m'enverrez à l'armée 200 matelots commandés par des officiers intrépides, le capitaine Sibille devra être au nombre de ces officiers ». Sibille, qui commande ensuite la flottille du lac de Garde, reçoit de nouveaux ordres de Bonaparte : « Vous commanderez la marine dans l'Adriatique, vous ferez également armer à Ancône le plus de corsaires que vous pourrez afin de pouvoir intercepter le commerce de Trieste, je vous laisse une grande latitude pour l'organisation à donner à la Marine ». Le 13 mai 1797, il prend le commandement de la marine de Venise et publie la carte de la mer Adriatique. Le 7 juillet 1797, il attaque dans la rade de Chieti la flotte autrichienne pour lui enlever un convoi sorti de Trieste. Mais la situation intérieure de l'Italie « affligeante pour les amis de la liberté », selon Sibille, le pousse à critiquer la politique de Bonaparte. Les relations entre les deux hommes se détériorent un peu plus lorsque Sibille accuse Bonaparte de préparer un coup d'État. Cependant, Bonaparte a désormais les yeux tournés vers l'Orient. Le 15 mai 1798, le ministre de la Marine nomme Sibille capitaine de vaisseau.

Même lorsque les opérations tournent mal, Sibille fait preuve de témérité. Le 27 mars 1799, il bat sur le lac de Garde la flottille autrichienne. En mai, de retour en Ligurie, il sauve l'artillerie de l'armée d'Italie et la conduit à Gênes malgré la présence de l'escadre anglaise. Le 23 du même mois, il reçoit l'ordre de sauver celle du général en chef Macdonald, dans une lettre écrite en ces termes : « Je compte dans cette circonstance que vous continuerez à donner des preuves nouvelles de votre zèle et de votre attachement pour le bien du service. Le Général en chef me charge de vous témoigner toute la satisfaction du succès des dispositions que vous avez prises pour le transport de l'artillerie ». Cet ordre est exécuté sous le feu des Anglais et le 28 juin, malgré l'infériorité de ses forces, tout le convoi chargé d'artillerie de l'armée de Naples entre à Gênes. Le ministre de la Marine lui écrit : « Vous avez dans cette occasion donné une nouvelle preuve de votre dévouement en engageant un combat inégal et en vous exposant à un péril certain pour sauver le convoi que vous étiez chargé de protéger ». Après la bataille de Novi, il reçoit l'ordre, le 3 septembre 1799, de sauver les deux artilleries réunies. Malgré la vigilance de l'escadre anglaise de Nelson qui longe la côte, il coupe la ligne du blocus à la faveur d'une nuit obscure et arrive à Antibes le 10 octobre. Il est élevé au grade de chef de division : « Vous avez rendu un service signalé à l'armée et à la République, citoyen commandant, en conduisant sain et sauf dans le port d'Antibes le convoi d'artillerie qui était dans les ports de Ligurie, recevez le juste tribut d'éloges que vous avez mérité, je n'attendais pas moins de votre zèle et de vos talents ». En récompense de ses actions, il reçoit des armes d'honneur dans les termes suivants : « Je vous fais passer avec bien de la satisfaction, capitaine, une paire de pistolets de la manufacture de Versailles que les consuls vous ont accordée en considération des services que vous avez rendus à l'armée d'Italie en la préservant des horreurs de la famine et aussi pour vous récompenser des sages manœuvres au moyen desquelles vous avez fait entrer sain et sauf en présence d'une escadre anglaise le convoi d'artillerie sans lequel cette armée n'aurait pu prendre la défensive ». En 1800, Sibille

ravitaille Gênes durement assiégée et soustrait à l'ennemi dix navires de guerre considérés comme perdus. Il opère parfois de concert avec Bavastro, autre marin qui au gré des événements pratique la course ou des missions pour l'État.

Mais Bonaparte qui a pris le pouvoir après le 18 brumaire commence à éloigner ses opposants. Sibille, qui en fait partie, est mis en inactivité le 27 janvier 1801 alors qu'il commande encore la Marine en Italie. Brune, commandant l'armée d'Italie lui écrit le même jour: «connaissant citoyen, la manière distinguée avec laquelle vous avez jusqu'ici rempli votre mission à l'armée et les preuves de bravoure et de dévouement que vous avez données à Gênes pendant le blocus mémorable de cette ville, je ne peux voir sans un vif regret votre éloignement d'une armée à laquelle vous avez rendu des services signalés». Bonaparte, contre l'avis de l'armée, brise sa carrière en pleine gloire. Débute alors une période mal connue de sa vie où il alterne, sans l'approbation de Napoléon, activités commerciales, course et missions pour la Marine. Ainsi, en 1803, Sibille renouvelle en vain ses offres de service. Il quitte finalement la France sans permission pour créer dans l'Adriatique une petite compagnie de commerce maritime. En 1806, il est à Naples lorsque Napoléon confie le royaume à son frère Joseph. Rancunier, l'Empereur écrit: «Chassez Sibille qui est un voleur». Au Prince Eugène, il précise: «vous n'avez pas besoin du ministre de la Marine pour renvoyer Bavastro et Sibille». Il reprend finalement du service en 1807 lorsque la France récupère les îles Ioniennes. Sibille prend le commandement de la Marine à Corfou, mais Napoléon le démet à nouveau. Sibille revient à Naples où Murat a succédé à Joseph et où de nombreux marins tropéziens servent le royaume, comme Cartier, Arnaud, Teisseire, Guirard et, avant eux, Allard, futur général des armées du Lahore. La Marine est commandée par Joseph Jacques d'Audibert Ramatuelle, Tropézien d'adoption et futur maire de Saint-Tropez.

Après un ultime combat contre des vaisseaux anglais survenu la veille, Jean-Baptiste Sibille, saisi d'une fièvre inflammatoire, meurt à Naples en serrant la «main amie» d'Audibert Ramatuelle.

Laurent Pavlidis

☛ Bavastro, *Gênes*, *Saint-Tropez*

Sievers Richard ou Chivers Dick
(v. 1660, Hambourg-1700)

Ce pirate, qui se dit hollandais, serait en réalité allemand; il aurait fait ses classes, comme bien des marins germaniques, dans la *Royal Navy*. Il se signale dans les archives lorsqu'il embarque à Portsmouth au début de 1694 sur le *Portsmouth Adventure*, commandé par Joseph Farrell (ou Faro). Ce navire se rend à Newport, au Rhode Island. À l'automne de la même année, il est recruté par un ancien marin de Tews, John Bankes, qui arme le navire. Ayant une commission pour courir sur les Français, ce deux-mâts de 60 tx, 6 canons et 60 hommes, où Sievers commande en second, gagne la mer Rouge (juin 1695). Au vrai, il ne tarde pas à se joindre à l'escadre de Henry Every et de Tew. Ceux-ci s'emparent du *Fateh Mahmadi* et du très riche *Genj-i-Saway* au cours d'une poursuite. Farrell, trop éloigné, arrive trop tard pour prétendre à une part quelconque. Pis, l'*Adventure* fait naufrage en vue de Mayotte, à moins que le bâtiment, trop délabré, ne soit abandonné. Si Farrell est recueilli par Every, Sievers reste aux Comores. Ce n'est qu'en mai 1696 que lui-même et l'équipage embarquent sur le *Resolution*, chébec de 28 (ou 18) canons et 250 tx, commandé par Robert Glover. Ce dernier désire lui aussi s'emparer de la flotte des pèlerins, pour sa richesse et pour éviter de prendre sur ceux de sa nation. Désavoué, ce d'autant que cette expédition est un échec, Sievers est élu capitaine et rebaptise ce navire le *Soldado,* parfois encore nommé l'*Algerine* (septembre 1696). Il réalise plusieurs riches prises avant de faire équipe avec un autre pirate: John Hoar. Ensemble, à la tête

de 200 hommes, ils capturent deux bâtiments de l'*EIC*. Aucun des deux forbans ne veut monter ces *indiamen*, trop lents, mais aucun n'ose les détruire. Les compères pensent que la compagnie sera trop heureuse de verser une rançon, mais le directeur d'Aden refuse cette transaction : les deux navires sont incendiés. L'un des capitaines capturés – nommé Sawbridge – se plaignant constamment, l'équipage lui impose silence en lui cousant les lèvres avec une aiguille à voile. Sievers est seul lorsqu'il prend la route de l'Inde. Il arrive à Calicut en novembre 1696 où il s'empare, au début du mois suivant, de quatre navires pour lesquels il réclame 10 000 £. Il se montre déterminé, écrivant qu'il n'a rien à perdre, étant assuré d'être pendu en cas de capture. Les embarcations indiennes expédiées pour le combattre l'obligent à fuir sans qu'il puisse faire autant de dommages que promis. Sievers gagne alors l'île de Sainte-Marie où il arrive en juin 1697. Après avoir caréné, il reprend rapidement la mer. Le marchand anglais *Sedgewick* est capturé en avril 1698, à la hauteur du cap Comorin (Kaniyakumari) et pillé uniquement de ses voiles et cordages. En septembre, Sievers navigue de conserve avec Robert Culliford sur la *Mocha* et Wheeler sur le *Pélican*. Les pirates décident de s'en prendre à nouveau aux pèlerins de la Mecque, mais cette fois-ci en les guettant directement à la sortie de leur port d'attache, c'est-à-dire Surate. Ensemble, ils capturent le 3 octobre 1698 le *Great Mohammed*. Le butin de ce trois-mâts s'élève à 130 000 £. Sievers hérite de la prise rebaptisée le *New Soldado* et fait route sur Sainte-Marie. Lorsque, l'année suivante, l'escadre de Littleton croise devant les côtes malgaches, le pirate allemand saborde son vaisseau mais finit par accepter le pardon royal. Protégé par l'amnistie, il rentre avec 18 de ses hommes en Europe à bord du brigantin *Margaret* commandé par Burgess. Ce négrier, qui apporte sa marchandise humaine aux Bahamas, est arrêté au Cap par un vaisseau de l'*EIC*. À Bombay, on les enferme avec l'intention de les renvoyer en Angleterre. Sievers, seul pirate allemand connu dans l'océan Indien, serait mort en captivité au fort Dongri de Bombay dans la seconde moitié de 1700.

Jörg Ülbert et Philippe Hrodej

☛ BURGESS, CULLIFORD, EVERY, *SAINTE-MARIE*, TEW

SILVA NUNHO DA
(v. 1525, Lisbonne-ap. 1582)

Issu d'une famille de marins, Nunho da Silva passe les premières années de sa vie à Lisbonne, sa ville natale. À 8 ans, il est confié à un oncle, Adan Fernandes. Pilote sur les navires du Roi, celui-ci se charge de sa formation et lui offre sa première traversée de l'Atlantique en direction du Brésil. Nunho demeure en sa compagnie jusqu'à l'âge de 20 ans, l'accompagnant partout « sur les navires de guerre du roi du Portugal », selon ses propres termes. Il gravit peu à peu les échelons de la connaissance en matière maritime. Il apprend à manœuvrer un navire, à se servir d'instruments de navigation et à déchiffrer les cartes marines. Il se familiarise avec les côtes parcourues et acquiert une bonne maîtrise des routes océaniques. C'est à la mort de son oncle qu'il décide d'abandonner la marine de guerre pour intégrer la navigation commerciale, d'abord comme marin et pilote, puis comme pilote et maître de navire. Il s'installe avec son épouse à Gaia, dans la banlieue de Porto. Année après année, il parcourt l'Atlantique pour trafiquer avec les colonies portugaises. Sa vie bascule le 19 janvier 1578, quand son navire, la *Santa Maria*, est capturé par Francis Drake, non loin de l'île São Tiago (Cap-Vert). Informé de sa parfaite connaissance du littoral brésilien, le capitaine anglais décide alors de le garder prisonnier, avec l'objectif d'utiliser son savoir pour la suite de son expédition en direction des mers du Sud. Bien malgré lui – du moins dans les premières semaines –, Silva devient ainsi l'un des principaux artisans de la venue de Drake en « Patagonie », sur les traces du célèbre Magellan. Il indique à ses geôliers où faire de l'eau et quelle route (vents,

courants, etc.) ils doivent emprunter pour rejoindre le Río de la Plata, puis le détroit de Magellan. Il assiste ensuite au pillage des côtes pacifiques de l'Empire espagnol et participe à la prise de nombreux navires. Les Anglais le débarquent à Guatulco (Mexique) le 26 avril 1579, après environ quinze mois de navigation, sans que l'on en connaisse précisément la motivation. Il est aussitôt arrêté par les Espagnols. Il est interrogé, puis livré à la sainte Inquisition, le tribunal de Mexico ouvrant contre lui, le 20 mai 1579, une procédure pour « hérésie et piraterie ». Il est vrai qu'il avait quotidiennement participé au culte anglican, aux côtés des marins anglais, tout au long de leur périple dont il a laissé plusieurs récits. Outre l'interdiction « perpétuelle » de séjourner en Amérique, il est condamné à faire pénitence publique, les juges ne retenant pas les autres chefs d'accusation, dont la piraterie. En 1582, il est envoyé en Espagne, mais est aussitôt libéré pour entrer au service de la Couronne ! Il doit très certainement cette faveur aux connaissances qu'il avait acquises lors de sa traversée du détroit de Magellan. Il transmet en effet aux autorités espagnoles de précieuses informations sur la manière dont on peut le franchir, voire le protéger pour éviter de nouvelles incursions étrangères. Profitant d'une autorisation de visite à sa famille, au Portugal, il en profite ensuite pour disparaître… avant d'organiser peu après sa propre expédition pirate, peut-être à partir d'un port anglais.

Mickaël Augeron

☛ DRAKE

SITCH OU SIČ DES COSAQUES ZAPOROGUES

Qazaq signifie « homme libre, sans attache » en turc djaghataï, d'où une traduction proche de « vagabond et d'aventurier ». Chez les Kazaks du XVe siècle, il signifie aussi « cavalier émérite » ou « célibataire ». Cette indépendance qui consiste à refuser la sédentarisation dans les cités de Transoxiane et pousse les Kazaks à se séparer des Ouzbeks, donne au mot *kazak* le sens de dissidents et de fuyards. Les Russes, pour désigner les communautés d'hommes libres qui, à partir de la fin du XVe siècle, se fortifient dans diverses régions près de grands fleuves – Terek, Don, Oural, Volga et Dniepr – parlent de *Kazaks*, les Ukrainiens de *Kozaks*. C'est au milieu du XVIe siècle que les princes ukrainiens utilisent les cosaques pour combattre les Tatars et les Ottomans, établis dans la région bordée par le Bug et le Dniepr, nommée Yedisan. Il s'agit pour la Porte d'achever l'œuvre entreprise bien avant la chute de Constantinople, à savoir s'assurer de la mer Noire, en faire un lac fermé et contrôler l'ensemble de son littoral. Ces cosaques utilisent les îles de la boucle du bas-Dniepr comme base et comme refuge. Ceux qui habitent au-delà (*za*) des rapides (*porohy*) prennent le nom de Zaporogues. Une première expédition importante a lieu en Moldavie dès 1563 mais, l'année suivante, l'Union de Lublin, qui donne naissance à la *Rzeczpospolita,* voit les territoires ukrainiens être intégrés à la Pologne.

Aux XVIe et XVIIe siècles, l'insécurité ne concerne pas seulement la Méditerranée. Les cosaques, s'ils sont de redoutables cavaliers, sont aussi d'excellents corsaires, qui possèdent en outre une artillerie. Ces populations guerrières de l'Ukraine sortent plus ou moins pacifiquement de la féodalité polonaise – même si le risque demeure pour elles de catholicisation, de servage et de polonisation – en assurant la protection des frontières. Une protection difficile à gérer pour Cracovie : les déprédations faites sur les Tatars et les Ottomans alors que la paix règne avec la Porte, placent la Pologne dans une position diplomatique souvent compliquée. En 1576, les cosaques de Podolie détruisent la ville ottomane de Bender. L'année suivante, un ambassadeur du khan de Crimée est assassiné sur la route de Moscou. Ces actions donnent lieu à des représailles en territoire polonais par les Tatars. Comme l'écrit l'Italien Gamberini en 1584, « [Les Zaporogues] vivent de pêche, de chasse et de butin pris aux Tatars. Ils ne mangent jamais de pain, et boivent de l'eau pure

[en campagne] ». Parmi eux se trouvent des Français, des Allemands, des Espagnols, des Italiens et des Polonais. Le chroniqueur ajoute que « les cosaques guerroient également bien sur la mer, ont toutes sortes de barques et vont piller les côtes de la mer Noire ». Pour mieux les contrôler, le roi Stéphane Báthory tente d'enrégimenter une partie des cosaques en instituant une unité régulière qui atteint 1 000 hommes en 1590, 10 000 en 1619 (cosaques enregistrés) et en interdisant toute activité guerrière aux milliers d'autres. Ces derniers revendiquent le nom de Zaporogues et, non contents de ne pas obéir, noient un fonctionnaire venu pour les empêcher de courir sur les Tatars. En 1589, ils s'emparent d'une galère ottomane puis de la ville de Gezlev (Eupatoria en Crimée). Malgré la mort de leur chef Koulaha, Akkerman et Azov sont pillées à leur tour. Pourtant, la « paix éternelle » de 1591, malgré des soubresauts, se maintient jusqu'en 1620 entre la Porte et la Pologne.

Le régime démocratique de l'armée zaporogue est caractérisé par ses réunions et ses conseils en cercles. Cette démocratie est souvent illusoire, à la manière de ce qui a pu être imaginé pour d'autres communautés pirates. Une élite s'est progressivement dégagée et cette aristocratie finit par acquérir l'hérédité.

En 1601, une flottille d'une centaine de bateaux légers ou *tshajka* – mouettes – portant 2 500 à 3 000 hommes attaque le port criméen de Caffa, détruisant quatre galères ottomanes. Une trentaine de ces esquifs détruit une flotte turque l'année suivante. En 1604, des descentes ont lieu contre Caffa, Akkerman et Kilia. En 1606, c'est Varna en Bulgarie qui est détruite en même temps que huit galères du sultan, un bateau à voiles et une felouque marchande. En 1608, Perekop est ravagée, puis en 1609, les côtes de Bessarabie (Izmaïl, Kilia et Akkerman). L'affrontement n'est pas toujours à l'avantage des cosaques : à Dniestrowy Liman, une douzaine de *tshajka* sont détruites par les Ottomans qui ne perdent qu'un navire de guerre. Les Zaporogues doivent donc jouer sur l'effet de surprise pour l'emporter. Ainsi en 1614, s'emparent-ils du port de Sinope en Anatolie, « l'un des ports les plus riches et les mieux fortifiés de l'Asie Mineure » selon Hammer. Les dégâts sont évalués à 40 millions de pièces d'or, quand bien même un détachement cosaque tombe entre les mains des Tatars et de caïques turques au retour. Dans le cas présent, la réussite de l'expédition a été rendue possible par la croisière du *capitan pacha*, l'Arménien Khalil, devant Messine et Malte. En 1615, sous le commandement de l'Aîné Petro Konachevytch Sahaïdatchny (ou Sahajdaczny), une nouvelle entreprise pousse les cosaques dans les villages proches d'Istanbul. L'escadre turque dépêchée contre eux est abordée, l'Amiral fait prisonnier. La période 1614-1617 marque l'apogée des activités cosaques. En 1616, une flotte ottomane est sérieusement malmenée, Sahaïdatchny s'empare de Caffa, important centre de regroupement d'esclaves chrétiens raflés en Ukraine puis, à l'automne, il attaque Trébizonde, coulant en outre trois galères ennemies avant de pousser jusqu'aux abords du Bosphore. À l'issue de la guerre contre la Moscovie de 1618, les Polonais ramènent le nombre de cosaques enregistrés à 3 000. Cette démobilisation de masse, sur fond de guerre religieuse, est une menace lourde de sens entre la *Rzeczpospolita* et la cosaquerie qu'éloigne momentanément la reprise de la guerre contre la Porte. Les Zaporogues participent à la bataille de Khotyn (septembre 1621), le corps de Borodavka comprend 41 500 hommes et empêche les Ottomans de remporter un succès décisif. La lutte est d'autant plus âpre que les cosaques savent ne pouvoir compter sur la moindre compassion : les prisonniers sont décapités et une prime est versée pour qui ramène une tête de cosaque. Le retour de la paix voit les cosaques revenir à la piraterie, malgré les interdictions. L'*Aîné* Holoub, en 1622, et son successeur l'A*taman* ou l'*Aîné* Mykhaïlo Dorochenko l'année suivante, rassemblent de nombreux cosaques démobilisés et reprennent les déprédations en Anatolie et en Roumélie. En 1624, Istanbul, imprudemment, destitue Mohammed Ghiraï, khan de Crimée et son frère le *kalgha*

Schahin Ghiraï. La flotte du *capitan pacha* Redjeb doit faire face à une armée noghaï et est sévèrement battue. Parmi les assaillants se trouvent 800 cosaques. La Crimée entre en lutte contre la Porte jusqu'en 1629. C'est une aubaine pour les cosaques qui réapparaissent devant Istanbul et sur les côtes anatoliennes. En juillet 1625, cent cinquante « mouettes » entrent dans le Bosphore. Selon Hammer, ces barques longues sont « manœuvrées chacune par 20 rameurs et portant 20 guerriers bien armés. Elles permettent aux cosaques d'incendier Bouyoukdéré et Yenikœ. Les Ottomans ont beau déployer leurs troupes le long des côtes, la flotte cosaque regagne sans heurt la mer Noire au coucher du soleil. Comme la *Sič* a accueilli Alexandre Achée prétendant au trône des Osmanlis et que des pourparlers ont lieu avec le tsar pour quitter le giron polonais, l'hetman Stanislaw Koniecpolski, décidé à en finir, monte une expédition contre la Zaporoguie. Après plusieurs mois de guerre, les cosaques acceptent la paix en novembre 1625 au terme de laquelle leur flotte doit être détruite. À la vérité, les tempêtes et l'action de Redjeb Pacha l'avaient déjà réduite à peu de chose. Le *capitan pacha*, vaincu l'année précédente devant Caffa, commande alors quarante-trois galères et des galions. Avec vingt et une galères, il commence à remonter le Dniepr. La flotte cosaque accepte le combat, forte de sa supériorité numérique, escomptant bénéficier de l'absence de vent. Seules neuf galères ont leur contingent complet de janissaires. Le combat est âpre et, malgré un assaut général, l'abordage de la galère Amirale échoue. Plusieurs bâtiments turcs sont entre les mains des cosaques lorsque le vent se lève, permettant aux Ottomans de se réorganiser. Des 300 « mouettes », une trentaine parvient à s'échapper, le reste est détruit ou capturé, 780 cosaques sont faits prisonniers. Par la suite, la série noire continue et divise les Zaporogues, tandis que leurs chefs sont tués par les Tatars. Cependant la piraterie persiste : en 1630, trois cents « mouettes » sont à nouveau construites. Encore une fois, les cosaques profitent de l'absence du *capitan pacha* Hasan et de la perte d'une partie de sa flotte devant Céphalonie pour insulter les ports de Kilia, Midia, Ismaïl, Varna, etc. Si, avec ses quatorze galères, Kenaan Pacha les surprend, il ne peut en capturer que huit, dont sept sont menées triomphalement à Istanbul. En revanche, la flotte des Osmanlis est victorieuse l'année suivante : 25 *tshajka* et 800 prisonniers sont ramenés dans la capitale ottomane.

Dès la première moitié du XVIe siècle, les Zaporogues sont en contact avec les cosaques du Don, établis par les princes moscovites pour coloniser les steppes et s'opposer aux invasions turques et tatares. C'est durant la première moitié du XVIIe siècle que la collaboration donne le plus de résultat en matière de coordination des opérations vers le sud. Alors que les Polonais s'établissent de plus en plus sur les terres ukrainiennes, font bâtir par le Français Le Vasseur de Beauplan la forteresse de Kodac pour interdire aux cosaques la descente du Dniepr – forteresse aussitôt détruite –, les Zaporogues se joignent aux cosaques du Don pour la prise d'Azov en 1637, conservée jusqu'en 1642. Bien que l'opération soit un échec, les Zaporogues fournissent 1 700 hommes avec cent cinquante-trois bâtiments en 1638. Le soulèvement de Bohdan Khmelnitsky, en 1648, marque une redistribution complète des cartes : les Tatars combattent aux côtés des cosaques, appuyés par les Ottomans. Si le ralliement à Moscou en 1654 implique la fin progressive de l'indépendance de la Zaporoguie – traité de Péréyaslav –, il met provisoirement fin aux activités pirates des cosaques du Dniepr. Celles-ci seront réactivées au siècle suivant par les Russes, mais de façon plus encadrée : en 1697, la flotte cosaque compte soixante-dix « mouettes » et six cents barques de rivière.

L'*hetman* Stanislaw Koniecpolski a tenté d'utiliser les Zaporogues en mer Baltique contre les Suédois. Il prévoit de faire acheminer des « mouettes » de 15 à 25 m de long, 3 m en moyenne de large, jaugeant entre 10 et 40 tx. L'équipage comprend de 20 à 70 hommes et le navire est garni de 8 à 20 paires de rames.

Un tel équipage peut franchir une distance de 60 à 70 km par jour, aidé par une simple voile. Une lanterne autorise une navigation nocturne. Initialement, Koniecpolski entend amener quelque 2 000 cosaques jusqu'à Gdansk, en leur accordant des possibilités de pillage. Durant le printemps de 1635, ce sont finalement 1 500 hommes qui reçoivent l'ordre de marcher sur le Niemen, les « mouettes » étant bâties sur place. Une flottille d'une quinzaine d'esquifs est engagée devant Pilawa (Pillau) et la capture d'un navire de ravitaillement suédois renforce la position des négociateurs polonais. Le Vasseur de Beauplan, cité par Iaroslav Lebedynsky, donne une description assez comparable de ces « mouettes » et de leur emploi en mer Noire. « Quand ils [les cosaques] ont dessein d'aller en mer, c'est sans congé du roi [de Pologne] ; ils le prennent du général et alors, ils obtiennent un *ruds* (ou *rada*), c'est-à-dire conseil, et font élection d'un Général pour les commander […]. Puis [ils] s'acheminent à leur *Skarbniza Woykowa* qui est leur rendez-vous, et là, bâtissent des bateaux de environ 60 pieds de long, de 10 ou 12 pieds de large et profonds de 12 pieds […]. [Ils] se servent de deux gouvernails à chacun bout […] à cause que leurs bateaux étant d'une grande longueur, ils perdraient trop de temps pour virer lorsqu'il leur est besoin de retourner fuyant en arrière ; ils ont d'ordinaire 10 à 15 rames de chaque bord, et vont plus vite que les galères des Turcs à la rame ; ils ont aussi un mât où ils mettent une voile assez mal faite, et ne s'en servent que de beau temps, et aiment mieux ramer de grand vent ». Le Français, à propos des descentes contre les Tatars, ajoute que les Zaporogues « se mettent en campagne 5 ou 6 000, tous bons cosaques, gens de main bien armés, et se rendent au *Zaporoüy* pour faire leurs bateaux ; et se mettent 60 pour bâtir un bateau qu'ils rendent prêt en quinze jours, car ils sont tous de métier […]. Ainsi, en deux ou trois semaines de temps, ils rendent près de 80 ou 100 bateaux ». L'armement est de quatre à six fauconneaux pour 50 à 70 hommes. Mais leurs connaissances de la manœuvre se limitent semble-t-il à celle de leurs « mouettes » : « s'ils avaient l'industrie de gouverner un navire ou galère, ils l'amèneraient aussi, mais ils ne savent telle manœuvre ». L'ingénieur, qui montre la façon dont s'y prennent les cosaques pour échapper à la vigilance des garde-côtes postés à l'entrée du Bosphore, aborde le problème des pertes humaines et du butin. « C'est rarement quand ils retournent avec la moitié de leur équipage, mais apportent de riche butin comme réaux d'Espagne, sequins d'Arabie, des tapis, toiles d'or, de coton, des étoffes de soie, et autres marchandises de valeur. Voilà de quoi les cosaques vivent, et quel est leur revenu, car pour métier, ils n'en savent point d'autre que de boire et faire la débauche avec leurs amis lorsqu'ils sont de retour ».

Réplique aux razzias d'esclaves faites en Ukraine, guerre contre les infidèles et surtout soif de butin, la piraterie cosaque a fortement remis en question la notion de « lac ottoman » à propos de la mer Noire durant la première moitié du XVIIe siècle. En 1618, le voyageur italien Pietro della Valle souligne cet état de fait : « Sur la mer Noire, les Turcs n'ont aucun endroit que les cosaques n'accaparent ou ne saccagent. De toute façon, aujourd'hui ils ont une telle suprématie sur la mer Noire que s'ils y mettent plus d'énergie, ils la contrôleront entièrement ». Si cette vision ne résiste pas au temps, comme le rappelle Viktor Brexunenko, Trébizonde est attaquée trois fois – 1622, 1625 et 1626 – tout comme Sinope – 1625, 1630 et 1635 –, Samsun une fois – 1625 –, Caffa au moins cinq fois – 1601, 1604, 1616, 1624 et 1628 –, Kerč quatre fois – 1628, 1630, 1635 et 1637 –, sans compter les pogroms dans des villages à proximité d'Istanbul et du littoral de Roumélie. En tout, trente-six campagnes dont vingt-six peuvent être qualifiées de victorieuses. En réalité, le pillage des Zaporogues au sein de l'Empire ottoman est bien supérieur à celui de leurs ennemis, les Tatars ou Nogaïs, dans les confins polono-lituaniens.

Philippe Hrodej

☛ MALTE

SMITH JOHN ALIAS *GOW* (?-1725)

John Gow est probablement né à Scrabster près de Thurso ou à Wick. Il est signalé pour la première fois dans les archives en septembre 1699, lorsqu'il embarque avec son père, un marchand, pour une traversée à destination de Stromness, dans les Orcades voisines. Johnson lui prête plusieurs années passées dans la *Navy* – un embarquement sur le *Suffolk* – et sur des marchands. Devenir pirate, serait-ce une vocation ? Gow paraît en avoir manifesté l'intention à diverses reprises, ce qui explique qu'il soit obligé de passer aux Provinces-Unies pour éviter les poursuites. Johnson évoque une occasion manquée à bord du *George* commandé par le capitaine Ferneau, armé à Rotterdam et portant 20 canons pour 200 tx. C'est sur la *Caroline* que Gow embarque en tant que second et canonnier ; celle-ci appareille d'Amsterdam le 1er août 1724 pour porter à Gênes de la cire, des cuirs et de la laine, en faisant escale à Santacruz aux Canaries. Il quitte les îles Atlantiques pour l'Italie au début novembre. Durant la traversée, s'appuyant sur la rudesse du capitaine, la nourriture chichement comptée, Gow monte une partie de l'équipage contre l'état-major. Une nuit, avec 7 révoltés, il égorge le capitaine, le subrécargue et le chirurgien et jette les corps par-dessus bord. Le navire est rebaptisé le *Revenge* et entame une croisière le long des côtes ibériques. Un sloop venant de Terre-Neuve est bientôt capturé devant le cap Saint-Vincent ainsi qu'un brick écossais. Gow les saborde tous deux après en avoir tiré les équipages, les voiles et les câbles. Un marchand français s'échappe sur la route de Madère. Les pirates se rendent alors dans la petite île proche de Santo Porto pour faire de l'eau et se ravitailler. Ils prennent en otage le gouverneur, obtenant, en échange de cire, du bétail sur pied et des volailles. Les équipages captifs sont relâchés. Gow décide de revenir vers l'Espagne. Un navire yankee est capturé, le *Batchelor*, puis un français sortant de Cadix avec de l'huile, du vin et des fruits. Les équipages d'une capture reçoivent le navire suivant avec un dédommagement prélevé sur la cire appartenant aux Hollandais. Bien qu'ayant pris cinq canons sur le *Louis et Joseph*, Gow préfère éviter le combat lorsqu'il rencontre un marchand français se rendant aux Antilles. Ce dernier est mieux armé et l'Écossais n'a pas confiance en son équipage. Son lieutenant, Williams, qui tente de se substituer à lui après l'avoir traité de lâche, est débarqué deux jours plus tard sur un navire de Bristol. Après les prélèvements usuels, le *Triumvirat* est libéré avec recommandation de livrer Williams aux autorités pour qu'il soit pendu. Gow doit vider les lieux. Il convainc son équipage de prendre la route des Orcades pour réparer sans éveiller l'attention. Mais c'est sans doute davantage à un règlement de comptes personnel auquel pense le capitaine. Après une longue traversée du fait d'une mauvaise mer et de la nécessité de troquer des vivres avec des marchands, le *Revenge* arrive à destination, en janvier 1725, où il devient le *George*. Subterfuge peu crédible. Plusieurs marins embarqués de force alarment les autorités. Gow et ses affidés, s'attendant à être bientôt découverts, répliquent en assaillant la maison du shérif du comté Honeyman. Les forbans, déçus de ne pas trouver d'argent, pillent la demeure, obligeant un domestique à jouer de la cornemuse pour les raccompagner au navire. À l'île le Veau, une femme et ses deux filles sont enlevées, la première est tuée, les autres violentées. Gow est ensuite décidé à piller l'île d'Eda, mais le courant, particulièrement violent, l'oblige à mouiller dans un premier temps puis à faire échouer le *George*. Les habitants, dirigés par un gentilhomme, Fea, réussissent à s'emparer de l'équipage. Les prisonniers passent en Angleterre, à bord du *HMS Greyhound*, commandé par le capitaine Solgard, celui-là même qui a capturé les pirates de Low à Long Island. Ils sont enfermés à la prison de Marshalsea. Le procès débute le 8 mai 1725. Convaincus de meurtres et de piraterie, Gow, qui plaide vainement non coupable avant qu'on ne lui applique la question, Williams – présent depuis deux jours – et sept autres sont pendus à

Wapping le 11 juin. Gow voit sa corde se casser, il a la force de remonter l'échelle avant qu'on ne lui passe la corde au cou pour la seconde et dernière fois. Il inspirera Sir Walter Scott en 1822 pour le *Pirate*.

Philippe Hrodej

☛ Cadix, Gênes

Somalie (1990-2012)

La piraterie maritime est exercée par des Somaliens dans l'océan Indien et son appendice nord-ouest, le golfe d'Aden. Il s'agit d'une économie reposant sur l'enlèvement opportuniste et sans ciblage préalable des navires, ne s'intéressant ni aux cargaisons, ni à l'exploitation commerciale du navire après sa capture. L'objectif de cette piraterie est la rançon. Les moyens de cette piraterie sont constitués de navires légers équipés de moteurs hors-bords, parfois de bateaux mères et du recours à la violence à l'aide d'armes automatiques et d'armes lourdes. Ces moyens dérisoires, ceux d'une petite piraterie, contrastent avec la portée géographique de cette activité criminelle. Elle s'attaque aux voies maritimes, zones de pêches et plaisanciers sur la quasi-totalité du bassin nord-ouest de l'océan indien ce qui en fait la première piraterie de dimension océanique. Elle culmine entre 2009 et 2011 avec plus de 220 incidents par an, contribuant à la capture de centaines d'otages et générant des rançons qui se comptent en millions de dollars par navire détourné. La piraterie somalienne compte parmi ses principales prises le *Ponant* (navire de croisière, 2008), le *Sirius Star* (*VLCC*, acronyme de Very Large Crude, Carrier, 2008), le *Faina* (cargo, 2008), le *Maersk Alabama* (porte-conteneur, 2009), le *Samho Dream* (*VLCC*, 2010), le *S/V Quest* (yacht, 2011), qui ne reflètent cependant pas le gros des prises, constitué de navires de dimensions moyennes appartenant à des lignes secondaires.

Apparue autour du cap Guardafui, pointe de la Corne de l'Afrique, au début des années 1990, cette piraterie inquiète dès ses débuts les autorités internationales et onusiennes, tout en restant relativement anecdotique au regard de la faillite de l'État somalien et des problèmes consécutifs à la chute du régime de Siyaad Barre. Les premiers cas impliquent des pêcheurs internationaux, des petits caboteurs et boutres régionaux acteurs du commerce maritime est-africain et trafics en tout genre. Elle progresse au cours des années 1990 et au début des années 2000, tout en tombant dans l'oubli médiatique et politique. Cependant, elle fait des émules sur l'ensemble du littoral somalien du Puntland au sud et autour de quelques points clefs littoraux et intérieurs : Boosaaso, Qandala, Hurdiyo, Eyl, Hobyo, Xaradhere, Marka, Kismaayo, etc. De mineure ou artisanale, cette piraterie passe, à partir de 2004, à une dimension industrielle qui, en 2007, à la suite de prises spectaculaires et de la menace sur le Programme Alimentaire Mondial à destination de la Somalie, suscite l'indignation de la communauté internationale et conduit à la mise en place d'une réponse militaire et diplomatique de vaste ampleur.

La particularité de cette piraterie réside dans l'absence de tradition littorale, maritime et *a fortiori* de piraterie, de la population dont sont issus les pirates. La piraterie est donc le produit d'une innovation surprenante dont la quasi-totalité des acteurs n'avait au commencement aucune compétence maritime. Elle n'est au regard de la Somalie qu'un épiphénomène, presque complètement déconnecté des problèmes du Sud somalien et de l'affrontement du Gouvernement Fédéral de Transition avec les mouvements islamistes. Rien, dans cette piraterie, business criminel mais tolérable au regard du droit coutumier somali, ne saurait en faire un terrorisme politique international.

Elle a cependant, par sa croissance et par la rencontre entre l'ancienne hantise du pirate et l'actuelle paranoïa du terrorisme, entraîné la mise en place une répression internationale forte et coûteuse, impliquant, à partir de 2007, l'Union Européenne (mission *Atalanta*), l'OTAN (*mission Ocean Shield*), la *Combined Task Force 151*

ainsi que de nombreux déploiements nationaux dans un ballet diplomatique complexe. Parmi ces déploiements, il faut essentiellement remarquer la présence de la République d'Inde, de la République Populaire de Chine, de la Fédération de Russie, de la République islamique d'Iran ou du Japon. Conduisant à la capture de nombreux pirates, le plus souvent relâchés sur les côtes somaliennes, faute de moyens financiers et juridiques régionaux, ces opérations ont contribué à faire baisser le nombre de captures de navire, mais aussi à leur permettre d'adapter leur stratégie. Par un effet ballon, déplaçant la menace des côtes somaliennes vers le grand large où leur interception par les forces de défense est plus difficile, les pirates ont déjoué, un temps au moins, la réponse internationale. De plus, la lutte militaire a contribué à rendre moins rentables, mais néanmoins plus violentes, les opérations pirates. C'est peut-être l'un des facteurs qui a contribué à enrayer le phénomène, selon certains observateurs qui constatent l'importante baisse de la piraterie somalienne en 2012.

La piraterie somalienne implique des réseaux financiers non conventionnels (*hawilad*) ainsi que la diaspora internationale somalienne (négociateurs, investisseurs, traducteurs basés en Arabie, en Afrique de l'Est, en Europe et en Amérique du Nord). Cette menace dans l'océan Indien a permis le développement de nouveaux marchés comme celui des assurances, de la sécurité privée ou encore des technologies navales anti-pirates. Cette piraterie ne remet par ailleurs aucunement en cause l'existence des grandes routes maritimes et ne menace donc ni l'économie maritime internationale, ni l'économie mondiale. Elle met cependant en péril la vie des marins, notamment asiatiques, populations précaires et grands oubliés, parfois abandonnés à leur sort une fois capturés.

François Guiziou

Somers Sir George (1554, Lyme Regis-9 novembre 1610, Bermudes)

George Somers est originaire du Dorset. Il est le fils de John et d'Alice, décédée en 1591. Il épouse Joan Heywood, qui trouvera la mort en 1618, fille d'un *yeoman* de Lyme Regis, mais aucun enfant ne survivra de cette union. Il reste inconnu des archives jusqu'en 1584, époque où il est déjà plus ou moins corsaire. Il effectue sur le *Lion* de Chichester un voyage à Lisbonne et aux Canaries, associé à John Young, qui avait bénéficié d'une commission de Dom Antonio en 1582. En 1585, les deux compères appareillent ensemble sur la *Bark Young* avec en poche des lettres de représailles. L'année suivante, Georges Somers et George Raymond arment en course le *Swiftsure* de Chichester. Ces entreprises sont suffisamment rentables pour qu'en 1587, Somers utilise l'argent tiré de la course pour acheter une terre dans le Dorset. En 1589, il commande le *Julian* de Lyme, lui appartenant ainsi qu'à Amyas Preston. En compagnie d'une pinasse, le *Swiftsure* et l'*Unicorn* de Barnstaple, deux riches prises sont réalisées, estimées à la coquette somme de 5 000 £ pour la première, chargée de cuirs et de cochenille et 25 000 £ pour la seconde avec une cargaison d'or, d'argent, de pierres précieuses, de monnaie, de cochenille, de soieries, de cuirs et de bois de campêche. Les deux navires sont menés à Dartmouth. Il semble par ailleurs que Somers ait aussi été associé à Preston pour l'armement du *Delight* (capitaine John Newall) opérant avec le *Julian*. En 1591, il arme le *Minion Rose* (Robert Brooke). En 1595, il s'associe à nouveau avec Preston, un héros du combat contre la *Gran armada*. Il commande en second dans l'expédition visant la ville de San Yago de Leon (Caracas) au Vénézuela. Deux navires et une pinasse sont armés, rejoints par deux navires de Southampton (capitaines William Prowse et Jones). Cette escadre doit rejoindre celle de Raleigh à Trinidad. Raleigh entend occuper la Guyane et l'isoler des possessions espagnoles en détruisant les établissements

ibériques de Terre-Ferme. Si la cité est assiégée, les Anglais ne parviennent pas à obtenir une rançon et doivent l'incendier avant de regagner leurs bateaux. La situation se réitère à Coro. La rencontre à Cuba avec la flotte de Sir Walter Raleigh ne procure pas plus d'avantage. Somers est présent lors de l'expédition de 1597 aux Açores et finit par rentrer à bon port avant qu'on ne le croie perdu. En 1600, comme Preston, il passe au service de la *Navy* sur le *Vanguard* (500 tx et 54 canons), passant l'année suivante sur le *Swiftsure* (400 tx et 42 canons) puis sur le *Warspite* (600 tx et 29 canons). En juillet 1603, il est fait chevalier, devient *mayor* de sa cité natale et entre au Parlement. Mais en 1610, l'appel du large se fait entendre. Comme nombre de corsaires, Somers s'intéresse très tôt à la Virginie. Le rôle politique important qu'il a joué dans le Dorset en fait un maillon important pour le négoce londonien. Après le premier voyage de découverte de Christopher Newport en 1607, Sir George Somers, comme Amiral, reçoit le commandement d'une flotte de neuf navires destinée à maintenir en vie la colonie en péril. Newport est capitaine sur le *Sea Venture*, vaisseau Amiral, et comme passager se trouve Sir Thomas Gates, gouverneur en titre, avec 500 colons. Alors que le périple touche à sa fin, la flotte est prise dans un ouragan le 26 juillet. Après dix jours de grosse mer, le *Sea Venture* est en vue des Bermudes, s'échouant sur des récifs. Le récit de ce terrible événement inspirera William Shakespeare pour *La Tempête.* Sur l'île, deux clans se forment, celui des 150 colons avec Gates, celui des marins avec Somers. Chacun finit par construire une pinasse et, l'hiver passé, la *Delivrance* et la *Patience* appareillent enfin, en mai 1610, pour parvenir à Jamestown dix jours plus tard. La situation n'y est guère plus enviable, les autres navires de l'escadre de Somers n'ont pas été déroutés, mais des 500 colons avant l'hiver, la maladie, la famine et les Indiens n'ont laissé saufs que 60. C'est l'escadre de Lord De La Warr qui permet de rétablir la situation. Somers retourne aux Bermudes pour pêcher et chasser. C'est là qu'il meurt d'épuisement ou d'indigestion selon les versions. Celui qui « était doux comme un agneau à terre et féroce comme un lion en mer », est à l'origine de la colonisation des Bermudes et la capitale, St George n'est pas seulement une invocation au saint patron de l'Angleterre. En 1615, la Compagnie des îles Somers se dissociera de la Compagnie de Virginie, passant sous le contrôle direct de Robert Rich, duc de Warwick, et de son cousin Sir Nathaniel Rich.

Philippe Hrodej

☛ Jones, *Lisbonne,* Newport, Raleigh, Rich

Sores Jacques de, sieur de Flocques
(?-ap. 1573)

D'origine normande (ou picarde), Jacques de Sores (ou Jacques Sore), sieur de Flocques, semble faire ses premières armes au début des années 1550, lors des guerres qui opposent la France à l'empire de Charles Quint. Il appartient à la première génération de marins convertis à la Réforme. En 1554, il accompagne François Le Clerc dans le bassin Antilles-Caraïbes. Placé à la tête d'un des navires de la flottille, il impose le culte protestant à ses hommes d'équipage. En juillet, lors de la prise de Santiago de Cuba, il se fait remarquer pour sa bravoure et sa capacité à mener les hommes au combat, se forgeant ainsi la réputation d'excellent chef de guerre. L'année suivante, il organise sa propre expédition, qui lui permet de piller plusieurs navires mais aussi Santa Marta, la Margarita, et surtout la ville de La Havane où il est blessé. Il bénéficie alors des précieuses informations que lui fournit Pero Bras, un pilote portugais capturé sur une caravelle dans les environs de Cabo de Cruz. Il met également à profit ce voyage pour cartographier une partie des côtes américaines, dont le détroit de Floride, si stratégique pour rejoindre le canal des Bahamas puis l'Europe. La prise de La Havane, qui constitue un véritable exploit, le rend célèbre dès son retour en France et lui attire d'emblée les faveurs de l'Amiral de

Coligny, dont il intègre la clientèle. Il continue vraisemblablement à s'en prendre aux intérêts espagnols dans les années suivantes.

En 1562, il se trouve au Havre, alors aux mains des Anglais. Il se met à pourchasser les navires catholiques dans la Manche, aux côtés de Jean Bontemps et de François Le Clerc. À la fin de la guerre, il renoue avec ses expéditions en direction des Amériques. En 1568, on le voit ainsi rançonner Burbureta afin de lui éviter d'être pillée. À son retour en France, alors que la troisième guerre de religion vient d'éclater, il prend fait et cause pour le parti protestant et s'engage fermement aux côtés de Coligny, de Henri de Navarre et de Jeanne d'Albret. Il rejoint alors La Rochelle, qui devient son port d'attache, et se fait corsaire. En 1569, il devient vice-Amiral de l'armée navale protestante. Cette nomination intervient après la mort du sieur de La Tour à Jarnac. Il semble que Sorres, pour bénéficier de cette promotion, a sans doute été anobli par Henri III après la prise de La Havane en 1555. En septembre, on le voit quitter le port rochelais à la tête d'une flottille d'au moins sept navires avec pour objectif de s'en prendre à ceux qui trafiquent avec les colonies espagnoles. Il accumule alors les faits d'arme. En juillet 1570, il capture au large des Canaries un navire en partance pour le Brésil, sur lequel se trouve une quarantaine de jésuites, qui sont aussitôt jetés à la mer après avoir été mutilés. Cette action renforce sa réputation de « fanatique » aux yeux des Espagnols et des Portugais. Après la paix de Saint-Germain (août 1570), il reprend ses activités pirates à l'encontre des navires ibériques. On perd sa trace en 1573, après qu'il a vainement tenté de ravitailler la ville de La Rochelle, assiégée par les troupes royales.

Mickaël Augeron

☛ Bontemps, Coligny, Henri de Navarre, *La Rochelle*, *Le Havre*, Le Clerc

Soto Velázquez Juan Bautista de
(v. 1550-ap. 1626)

Juan Bautista est le membre le plus important de la petite mais influente colonie marchande espagnole à Dunkerque. Marié à Clara de Aranda, fille de Diego de Aranda, secrétaire de la « nation » castillane à Bruges, sa fille Francisca de Soto épouse en 1613 Antonio de Rotaeche, marchand et armateur dunkerquois. La dot que Juan Bautista Soto Velázquez donne à sa fille s'élève à 800 d., apport confortable mais qui n'est pas le reflet d'une grande fortune. En comparaison, Álvaro de Bazán, marquis de Santa Cruz, dote l'une de ses filles de 40 000 d., pour la marier à un comte – titre qui explique l'importance de la dite somme, il est vrai. Une clause du contrat de mariage stipule que beau-père et beau-fils doivent s'associer en affaires. Jusqu'à ce qu'il hérite de son beau-père, Antonio de Rotaeche touchera un tiers des commissions et la moitié des bénéfices des affaires qu'ils traiteront ensemble. Au cours des années 1570-1580, Soto Velázquez multiplie les relations d'affaires avec des marchands péninsulaires établis en Flandre travaillant à la commission, pour son propre compte ainsi qu'en association. Les marchands savent utiliser la situation de guerre et en tirer profit en investissant dans les secteurs porteurs du moment. Pour un homme issu de l'intérieur, cet armateur-marchand démontre une grande capacité d'adaptation au milieu portuaire et maritime. En 1578, il est associé à Francisco de Cruzat, marchand navarrais établi à Bruges et spécialisé dans le négoce de la laine. Il agit également au nom de Fernando de Nájera, résidant à Anvers. Au milieu des années 1580, vivant à Dunkerque, Soto Velázquez se lie à Francisco de la Torre, marchand castillan de Saint-Omer, pour l'achat de trois bateaux le *Pélican* de 100 tx, la *Grâce de Dieu* de 50 tx et l'*Espérance* de 130 tx, prises faites aux Hollandais et Zélandais et achetées à l'encan. En novembre 1586, ils s'en servent pour faire le commerce avec Sanlúcar de Barrameda,

l'avant-port de Séville, chargeant à Dunkerque du hareng, du biscuit, du beurre et de la bière. Mais les bateaux sont apparemment arrêtés sur ordre du Roi et les marchandises se gâtent. La laine, l'huile d'olive et autres marchandises qu'ils font venir d'Espagne se vendent à Dunkerque ou sont acheminées vers Saint-Omer et les villes « obéissantes » de l'intérieur. Ils commercent également vers le nord de l'Espagne et à destination du Portugal. Deux ans plus tard, ils vendent l'*Espérance* à un Havrais contre la somme de 1 200 écus payés au comptant. Soto Velázquez possède également le *Saint-Jacques* de 50 tx et la *Marie*. Il semble que les bateaux soient pour lui tout autant un moyen de transport de marchandises qu'un objet de commerce. D'ailleurs, en 1590, Soto vend à Calais une flûte le *Saint-Jacques*. Outre les associations ponctuelles ou durables, il entretient un facteur à Calais, un certain Georges Seguin, qui fait ses affaires en France. Malheureusement pour lui, la course comporte des risques inattendus. En 1594, deux bateaux affrétés par Soto et Torre rapportant du vin et de la laine d'Andalousie, devant être déchargés à Calais, grâce à leur facteur Seguin, sont réquisitionnés et vendus par le gouverneur de Calais sur ordre du roi de France, en représailles des prises faites en mer sur les Français par les capitaines corsaires dunkerquois, lesquels avaient notamment capturé des bourgeois calaisiens et amassé 30 milliers de poudre. Les deux capitaines sont retenus prisonniers. Pour les marchands, les investissements dans l'armement peuvent être à double tranchant. À la fin du siècle, Soto est également en relation avec Jehan Meeze, receveur des prises, dans des affaires de sel. Peut-être a-t-il, à travers ce dernier, un accès privilégié aux achats de navires pris dont il semble faire commerce ?

Comme la plupart des Espagnols qui ne sont pas fonctionnaires et résident à Dunkerque, Soto loue la maison dans laquelle il vit, en tout cas jusqu'à la fin du XVI[e] siècle. En 1626, il envoie son fils Diego, à Séville, pour le former au métier de marchand et/ou élargir peut-être son négoce à l'Amérique.

Jean-Philippe Priotti

☛ BAZÁN, *CALAIS, DUNKERQUE, SÉVILLE*

SOUTH WEST COUNTRY ET PAYS DE GALLES (XVI[e] siècle)

Durant la majeure partie du règne d'Elizabeth I, la piraterie prend de l'ampleur sur les côtes du sud-ouest de l'Angleterre et du pays de Galles, bénéficiant de l'apport en capital de propriétaires terriens qui investissent dans cette activité relativement lucrative. Cette histoire est connue des autorités : la piraterie, aux dires de John C. Appleby, est une soupape de sécurité destinée à empêcher un surcroît de violence et de désordre de la part de l'aristocratie et la *gentry* locales. Ou alors le résultat de deux siècles d'incitation à l'entreprise privée pour régler les différends survenus sur mer, par le biais des lettres de représailles. Les ordonnateurs sont les autorités locales : la noblesse qui loue ses entrepôts, les shérifs, les officiers des douanes, les lieutenants de port, les juges de paix, les maires, tout ce monde relevant de la *gentry* et dont la fidélité est un facteur politique. Enfin, la guerre contre la France a été l'occasion de susciter des vocations corsaires dont des habitudes difficiles à rompre avec la paix. Les limites sont encore très floues entre piraterie et commerce interlope. L'envoyé d'Henri III en 1577, Paulet, évoque un trafic d'une cinquantaine de navires anglais, dont des vaisseaux de guerre, avec La Rochelle. Quand la mer de Manche se révèle par trop dangereuse et que la côte allant du Lincolnshire à l'île de Wight n'offre aucun refuge, seule le *South West Country* autorise ce type d'aménagement, suffisamment éloigné de la capitale. Ce système bénéficie encore de la bienveillance des autorités locales, intéressées dans les armements. Au XIV[e] siècle, les prises faites tout autour de l'Angleterre ne dépassent pas les 220 tx, avec une valeur d'environ 1 £ par tonneau. Au siècle suivant tout comme au XVI[e] siècle, les gros

navires, qui peuvent avoir un tonnage double, sont armés contre les pirates. Si les navires pirates conservent leur petite taille, ils sont fortement armés en hommes : de 1 à 3 hommes par tonneau. Ils opèrent par groupes pouvant réunir une douzaine de bateaux. Les prises sont d'un rapport différent selon qu'il s'agit de caboteurs (entre 150 et 400 £) ou de marchands au long cours (4000 à 5000 £). Les captures sont relativement régulières dans une zone de chasse qui va de l'île de Man à Belle-Île et qui donne lieu à une navigation généralement diurne. Le commerce régulier des vins, d'une part entre l'Espagne ou la Guyenne et d'autre part l'Irlande ou Bristol, est fréquemment interrompu, tout comme les navires transportant du sel ou des farines. Les pêcheurs ramenant de la morue de Terre-Neuve sont également interceptés alors qu'ils se rendent en Espagne. Les barques portugaises chargées d'épices pour la France, ou les biscayennes chargées de métal subissent le même sort. Il s'agit donc, la plupart du temps, de petites unités de modeste valeur et très vulnérables. En 1577, John Granger de Plymouth s'empare d'un pêcheur français revenant de Terre-Neuve. Edward Denny gagne l'île de Wight avec deux prises dont une française, l'autre espagnole. Gilbert Horseley prend deux hourques françaises chargées de charbon. Parfois, le rapport est plus avantageux. En 1592, quatre barques transportant de l'argent, des velours et du vin sont dépouillées pour un montant de 10000 £. Parmi les prises importantes, en 1581, l'*Espérance* de Dieppe, capturée au retour du Brésil par le capitaine Heynes, qui monte un petit navire de 40 tx. Le chargement se compose de 405 t de bois de brazil, 12 poinçons de poivre, 6000 livres de coton, 360 perroquets, 54 guenons et autres bêtes. Le navire est amené dans la baie de Studland, à Torbay où Heynes vend les singes. Au butin qu'il faut écouler, s'ajoutent aussi certains prisonniers qui sont rançonnés. Il arrive fréquemment que les pirates fassent crédit pour écouler plus rapidement leur butin. Les navires capturés sont souvent réutilisés pour courir les mers. Ainsi le pêcheur de Terre-Neuve français la *Catherine* de 150 tx, capturé avec 44000 morues, est-il rebaptisée *Great Diamond* avant de faire voile pour l'Irlande, le poisson étant échangé contre des vaches.

En baie de Studland, plus de 40 prises sont amenées entre 1581 et 1583, essentiellement des navires français, espagnols, écossais ou dantzigois. Les marchandises sont débarquées et vendues ou échangées comme au marché. Une telle activité est trop visible pour ne pas susciter de réaction. En 1583, William Aboroughe sur la *Bark Talbot* et Benjamin Gunson sur l'*Unica*, portant chacune une centaine d'hommes, font voile pour Purbeck où les pirates, rapidement prévenus, se dispersent. Mais dans les semaines qui suivent, sept navires pirates et deux prises sont capturées. Finalement, 40 hommes sont interrogés et expédiés à la Tour de Londres pour y être torturés et avouer le nom de leurs commanditaires. Le 30 août 1583, neuf écumeurs des mers sont pendus à Wapping dont Thomas Walton et Clinton Atkinson. Rares cependant sont les capitaines à avoir été capturés et jugés (Robert Hickes de Saltash, pendu à Wapping, William Appleton alias Captain Smith, également exécuté, comme Hogges, Thomas Halfpenny ou Robert Trosher, tandis que Edward Herbert préfère se trancher la gorge). Autant que possible, les intéressés dans l'armement interviennent pour sauver la mise de leurs loyaux capitaines. Sur 900 personnes menées devant un tribunal en 1578 pour piraterie, seules trois sont pendues. Des pressions sont exercées sur les jurys de Cornouailles pour obtenir l'acquittement – le cas de Samuel Bigges en 1581 –, des évasions sont organisées à Dorchester ou ailleurs – le cas de William Daniel, de Clinton Atkinson, de John Piers à deux reprises et bien d'autres. Lors des procès, les accusés passent pour des victimes enlevées par les vrais pirates et obligés de travailler pour eux. Aussi est-ce dans une relative sécurité que le butin est acheminé par des compagnies de pirates formant des escadres à géométrie variable au gré des projets ou des occasions. La

liquidation, en l'absence de répression royale, s'effectue là où l'offre est la plus importante. Cette impunité provient de l'absence dans les eaux irlandaises de vaisseaux de guerre, de la grande irrégularité des croisières dans le canal de Bristol. D'ailleurs, les navires garde-côtes stationnés à Newport ne montent plus aucune opération après 1578 du fait du pillage de leur base. Elizabeth suit l'exemple de son père devant les ambassadeurs espagnols en réprimant les syndicats de pirates organisés dans les comtés de l'Ouest. David Loades mentionne différentes missions exclusivement dirigées contre la piraterie : la *Mary Willoughby* pour 73 jours en 1562, l'*Aid* pour 90 jours en 1563, *l'Aid*, le *Bull* et le *Tiger* pour 43 jours en 1570, l'*Achates* pour quatre mois en 1574. Le nommé Peter Carew, riche propriétaire du Devon et pirate lui-même, arme quelques navires en 1564 pour chasser les pirates de Cornouailles et du Devonshire, les équipages étant payés sur le butin. Le pirate Sir Thomas Stukeley lui inflige une cuisante défaite. Capturé l'année suivante, il est relâché sans procès. Probablement agent de Philippe II, il commande trois galères à Lépante. Seuls les ports irlandais de Cork, Waterford ou Youghal représentent un éventuel danger : encore qu'en 1580, des soldats s'associent à des marins pour piller à Youghal un navire.

Différents sites sont utilisés. Tout au long des côtes du Devon et du Dorset, parmi les ports et havres les plus fréquentés comme Lulworth, on ne peut accueillir que des navires de moins de 80 tx. Les propriétaires terriens ont divers moyens pour communiquer avec les pirates. À Lulworth, des pêcheurs agissent comme informateurs et hébergent les bandits. Le vice-Amiral du Dorset, Lord Howard de Bindon (1551-1580), se déclare ennemi de la piraterie, son fils, lui, est accusé de complicité. Lorsqu'il fait bâtir un château à l'est de Lulworth, le port devient trop dangereux pour des débarquements nocturnes ou des transbordements sur des embarcations de pêche. Dartmouth est utilisé temporairement durant la *mayoralty* des Plomleighs. D'autres havres, Wight, Portland, Purbeck et Torbay sont des zones plus proches de la France, également fréquentées par des pirates huguenots. En octobre 1577, Sir Arthur Champernowne, vice-Amiral du Devon (1562-1578), fait arrêter quinze navires armés à Plymouth. Quant à l'île de Purbeck, où se trouve l'amirauté à Corfe Castle, le port voisin de Poole, elle n'en est pas moins très fréquentée par les pirates, utilisant l'île de Branksea pour caréner. Les pirates ne dissimulent pas leur identité. Beaucoup ont servi sous des chefs comme Philip Boyte, William Valentine alias Vaughan, Thomas Beavi alias Bethewen, Stephen Heynes alias Carless, Clinton Atkinson alias Smith, Thomas Walton alias Purser ou William Arnewood alias Arnold.

Dans les ports voisins de Cornouailles, Helford reste l'endroit idéal, des navires de 200 tx peuvent s'y tenir à l'ancre et l'aspect désertique des lieux, sans affluent, permet de décharger les marchandises en toute sécurité. Penrhyn, très proche de Falmouth, est sous la coupe du clan des Killigrew d'Arwennack, gouverneurs héréditaires du château de Pendennis. Sir John est vice-Amiral de Cornouailles entre 1587 et 1589, tandis que Sir Henry, son frère, a tiré tous les bénéfices de son exil durant le règne de Mary Tudor. Sir Henry a combattu en Italie puis à Saint-Quentin. Il mène, sous le règne de Elizabeth, une carrière de haut vol dans la diplomatie et l'armée, sous la protection de Robert Dudley, bientôt duc de Leicester. Après son mariage avec Katherine, en 1565, il devient le beau-frère de Sir William Cecil. Ironie du sort, il lutte en 1574 contre la piraterie anglaise alors qu'il est ambassadeur en Écosse, au moment de l'arrestation de Higgins et de ses 38 hommes à Caithness, de celle de Robert Isted, gentleman d'Hastings, pendu à Leith avec la plupart de ses hommes. Le clan des Killigrew est bien implanté dans la région, les revenus atteignent 1 000 £ par an. Sir John, de par ses fonctions, est amené à superviser le mouvement des vaisseaux de guerre se trouvant dans les ports de son ressort. En septembre 1577, le Conseil privé appointe des commissaires avec pouvoir de nommer

des députés pour surveiller les endroits où les prises pourraient être amenées. Parmi ces agents destinés à lutter contre la piraterie, Sir John Killigrew ! Il est le leader incontesté de la piraterie depuis le début du règne élisabéthain jusqu'en 1598. Son oncle, Peter, durant le règne de Mary, est l'un des chefs pirates qui combattent les catholiques anglais et les Espagnols avec Sir Peter Carew, depuis le château de Dieppe. Avec ses deux frères Thomas et Henry, il reçoit de Henri II le *Sacret* (*Secret*?) avec un marchand français, le *Francis*. Ensemble, ils effectuent depuis Le Havre cinq campagnes avec à la clé neuf prises, de quoi rembourser leurs dettes. Les rebelles anglais, en 1556, disposent de six navires armés de 300 à 500 recrues. Il semble que la majeure partie de cette force tombe entre les mains du vice-Amiral Tyrrell durant l'été 1556 : Peter Kellegrew fait partie des prisonniers et 34 de ses hommes sont pendus. Peter est non seulement épargné, mais reçoit le commandement d'un bâtiment royal qu'il conserve, en juillet 1657, lorsqu'à deux escadres militaires se joignent 22 navires pirates admis au partage des prises selon l'ancienne coutume. Durant la guerre contre la France de 1562-1564, assimilée à la première guerre de Religion, Peter Kelligrew monte un vaisseau de guerre, tout comme Martin Frobisher et le frère de celui-ci. Cinq prises françaises sont réalisées. Par la suite, il continue à se livrer à des actes de piraterie sur les côtes irlandaises. La mère de Sir John est, elle, accusée de s'être saisie à Falmouth d'un navire hanséatique et d'avoir fait assassiner son facteur pour s'emparer de deux barils remplis de piastres. Réputée être une sorcière, elle travaille avec « le terrible John Piers », originaire de Padstow, et cette collaboration perdurera avec le fils. Les cousins proches (John Michell et John Penrose de Kethicke) et éloignés (Thomas Roscarrock et John Maderne) sont également de la partie. Les cargaisons sont généralement liquidées à Falmouth où se trouve la maison d'Arwennack, bâtie pour les besoins de la cause en 1571. En cas de danger, Helford est utilisée. Un autre gentleman cornouaillais, Prideaux, opère autour de Padstow, de l'autre côté de la presqu'île, où plusieurs caches existent le long du littoral, au pied des falaises. C'est là qu'un nommé Roscarrock se fait encore remarquer en cachant deux pirates après l'abordage du galion *Lombardie*, alors que le bâtiment vénitien passait au large des côtes.

Dans les Galles du Sud, Laugharne est aisé d'accès, le port n'est pas protégé bien que le château voisin puisse, à la rigueur, représenter une menace. Les prises sont aussi menées à Milford Haven ou à Tenby. Sir John Logan, vice-Amiral des Galles du Sud, est lui aussi poursuivi pour piraterie durant ces années. Deux canons protègent sa maison de Boulston. Mais ce sont surtout les agents de John Perrot, député et vice-Amiral du Pembrokeshire, qui mènent les tractations tandis que John Godolphin, un cousin, est son représentant en Cornouailles, étant gouverneur des îles Scilly. Bien qu'ayant arrêté six hommes de l'équipage de Callice, il soutient bien faiblement, arguant de son infirmité, ses deux collègues commissaires dans leur chasse aux pirates en 1577. Sir Richard Bulkeley, vice-Amiral des Galles du Nord, a ses deux frères pirates. Son port de Beaumaris est fort accueillant, son gendre utilise un vaisseau de guerre pour les besoins de la cause.

Les pirates peuvent se diviser en trois catégories. La première est composée de professionnels qui négocient directement avec leurs avitailleurs et autres fournisseurs. Le capitaine Callice en est le meilleur exemple. Aux côtés de quelques étrangers (Court Higgenberte ou Simon Fernando Portingale), la plupart des autres capitaines sont issus de familles de *yeomen* ou appartiennent à la *gentry* comme Griffith, riche écuyer, de quoi trouver plus facilement une sortie de secours, si besoin est, et qui va de pair avec une professionnalisation qui se renforce à la fin du siècle avec des cadets de la *gentry* du *West Country*. La deuxième catégorie de pirates est directement à la solde de la petite noblesse, et agit plutôt à l'occasion comme le capitaine Maris qui effectue un voyage pour Sir Thomas Norris, député président de Munster.

Il est également signalé comme étant au service des Killigrew avant de s'attacher à Sir Edward Denny à Tralee. Il reçoit le château de Tawlaght d'où il peut continuer son commerce et s'enrichir. Mais parmi ces capitaines qui dépendent de leurs commanditaires pour obtenir un navire, la fortune ne semble pourtant pas de mise. Quant aux équipages, la misère et le vagabondage favorisent la criminalité. Selon David Mathew, en Cornouailles, les hommes se partagent un cinquième de provenu des prises, les bourgeois ont la grosse part sur les 80 % restants.

Mathiew montre comment s'achève cette période. Cela vient pour une faible part de mesures prises par l'amirauté, à partir de 1581, pour contrôler les refuges pirates de l'est du Dorset. Par ailleurs, la guerre avec l'Espagne réduit considérablement le trafic maritime et provoque une concentration militaire importante à Plymouth. La compétition française est, selon l'auteur, assez rude, et de citer le corsaire Espinay de Saint-Luc ou le pirate Gargantuan. Surtout, les principaux bailleurs de la piraterie rencontrent des difficultés. Sir John Killigrew (le père) meurt en laissant 10 000 £ de dettes. Durant quinze années, son fils a bien du mal à joindre les deux bouts. Son mariage lui permet d'essuyer ses dettes mais le jeu, la dépense nécessaire à l'entretien d'une garde armée, la corruption de la Cour, l'obligent à se renflouer constamment, quitte à recevoir de l'argent de la part des Espagnols. Sa faillite s'élève à 20 000 £. Ce n'est pas la seule famille à être ruinée. Sir John Perrot meurt en prison. D'autres, tel Sir Edward Denny, se retirent sur leurs terres, ou meurent sans laisser de successeurs pour poursuivre les affaires tel Sir Richard Rogers. Sans capitaux, cette activité ne peut survivre et les navires redeviennent de paisibles marchands.

Philippe Hrodej

☛ CALLICE, FROBISHER, *LA ROCHELLE, LE HAVRE, LONDRES, MUNSTER,* ROGERS, SMITH, STUKELEY, *WIGHT*

SOUVILLE ANTOINE THOMAS, DIT *TOM SOUVILLE* (24 février 1777, Calais-1839)

Pour Henri Chevalier, son neveu et biographe, le capitaine corsaire Antoine Thomas Souville, dit Tom, fut un « d'Artagnan de la mer », d'abord à cause de ses origines gasconnes – son père étant originaire de Toulouse – mais aussi en raison de sa « bravoure à toute épreuve ». Ce fut un enfant turbulent et, devenu adulte, « la brusquerie n'était pas étrangère à son caractère », comme le rappellera son ami Spiers à ses funérailles. De l'été 1785 à Noël 1786, ses parents placent donc cet enfant de 8 ans, visiblement livré à lui-même, en échange à Douvres – le mot et la chose existaient déjà à l'époque – dans la famille Wood, dirigée par un clergyman et par son frère marin. Il en revient avec une très bonne connaissance de la langue ennemie et une vocation de marin chevillée au corps. Il ne suit des études élémentaires que pendant un an et, entré au service en 1787, il embarque en mars 1788 à Dunkerque comme mousse sur le navire de commerce *La Nouvelle Union,* commandée par le capitaine Lhermite pour vingt-deux mois de voyage en Méditerranée, puis comme novice sur le brick l'*Aimable Pétronille* pour un unique voyage aux Antilles en 1790-1791.

Sa carrière d'officier dans la marine commence en juillet 1792 comme timonier sur le vaisseau l'*Entreprenant*, sur lequel il se distingue en étant blessé lors des combats des 10 au 13 prairial an II (29 mai au 1er juin 1794), puis sur le *Formidable* où le capitaine Lefrancq le charge d'amariner le vaisseau anglais *Alexander* le 16 brumaire an III (6 novembre 1794). Finalement démâté, le *Formidable* est capturé avec son équipage. D'abord interné à Portsmouth sur le ponton *Diamond*, Tom Souville devient prisonnier sur parole et prend bail dans une famille de *smoggleurs*, avant de bénéficier d'un échange de prisonniers qui lui permet de rejoindre Brest à la fin de 1795. Peut-être à cause de ses qualités d'interprète, il est nommé sur un aviso parlementaire, judicieusement nommé *L'Union parlementaire*, destiné à transporter les prisonniers

de part et d'autre du détroit du Pas de Calais. C'est en mars 1796 que Tom Souville participe à sa première prise dans des circonstances dignes d'un roman de Dumas: il se joint à l'équipage de deux bateaux pilotes de Calais chargés de marins locaux qui attaquent un brick anglais aperçu depuis le rivage. Le *Star* était chargé de coton américain et se trouvait isolé du reste de son convoi à la suite d'une tempête. Le 27 septembre 1796, le cotre l'*Actif*, armé de 8 canons et monté par une quarantaine d'hommes, met fin à cette tactique de croisière à vue, chère aux pêcheurs du quartier maritime du Courgain. Tom Souville est le second lieutenant d'un capitaine à peine plus âgé que lui puisque Guillaume Mers (ou Mère), originaire de Marseille, n'a alors que 23 ans. Avec d'autres bateaux corsaires de Dunkerque ou Boulogne-sur-Mer, l'*Actif* vogue le long de la côte sud de l'Angleterre et jusqu'à quelques encablures de Portsmouth pour capturer des prises parmi les plus lucratives: sept navires venant d'Inde chargés de thé et de soie. Ces marchandises étant hautement appréciées des contrebandiers ou *smoggleurs*, Souville est toujours prêt à secourir ces derniers qui continuent leurs opérations même en pleine guerre. Il fait d'ailleurs spécialement un voyage à Gravelines pour s'occuper des intérêts d'un smoggleur que l'*Actif* a recueilli en mer. Même si les parents de Tom Souville quittent un temps Calais pour s'installer à Louvain où son père, le docteur Souville, devient directeur des hôpitaux, sa famille demeure solidement liée au milieu négociant de la ville, très impliqué dans le commerce maritime traditionnel mais également dans le commerce interlope, c'est-à-dire les trafics de contrebande destinés à subvertir les rigueurs du régime protectionniste puis du blocus.

En janvier 1797, l'*Actif* reprend la mer et après avoir conduit deux prises à Dieppe, il continue sa course le 29. À trois heures du matin, le 30, il est coulé par un brick de guerre anglais après qu'un des lieutenants et plusieurs matelots eurent été tués au combat. Tom Souville est prisonnier pour la seconde fois sur les pontons de Portsmouth. Mais le 15 avril 1797, il s'échappe en perçant méthodiquement la muraille du ponton, tout en bénéficiant de la complicité d'un des gardes qu'il a soudoyé au tarif en vigueur: 10 £ pour la liberté d'un prisonnier français, soit 250 fr. or. C'est une somme bien plus importante de 2000 fr. qu'il lui faut débourser pour échapper au capitaine danois qui le rançonne avant son débarquement à Calais. Tom Souville, qui était entré au service comme mousse, passe par tous les grades avant d'être reçu capitaine au long cours, le 11 octobre 1801. Il commande différents lougres corsaires armés par des négociants de Calais et de Boulogne: *Le Glaneur* en 1805, puis le *Furet* en 1810, après une nouvelle captivité en 1808, puis le *Général Paris*, et enfin le *Renard* sur lequel il est grièvement blessé en 1811. Promu chevalier de la Légion d'honneur le 25 avril 1812, c'est le 5 août 1812 qu'il rédige un testament olographe dans lequel il nomme comme légataire universelle sa mère, Bernardine Cazalis-Delagrave, veuve de Pierre Souville qui était décédé à Louvain.

Tom Souville a raconté à Eugène Sue les circonstances de sa dernière évasion après sa capture en septembre 1812. Sa réputation d'évadé des pontons le précède, et le commandant anglais de la prison flottante lui exhibe longuement le cadavre décomposé d'un prisonnier évadé et noyé quelques jours auparavant afin de lui faire passer l'envie de recommencer. La réplique de Tom Souville est la suivante: «Croyez-moi, jetez cette charogne à la mer. Ne jouez plus à la croquemitaine (sic) avec moi et persuadez vous bien ceci: c'est que le ciel du bon Dieu tomberait sur moi que je gratterai encore pour y faire un trou. Sur ce, bonsoir, Monsieur». La même nuit, profitant d'une violente tempête, Souville et le capitaine Tilmont s'évadent du ponton par un trou creusé par leurs camarades depuis huit jours. Arrivé à Folkestone, il est aidé par un marin local, peut-être un smoggleur, qui lui permet de rejoindre Calais en canot.

Quelques semaines plus tard, il fait une prise en face du port de Douvres. Contrairement à d'autres corsaires, Souville s'obstine à croiser

jusqu'en 1813 sur le *Renard*, un lougre de 60 tx armé par Géry Alexis Joseph Choisnard avec 59 hommes. La description d'une course qui dure vingt-quatre heures permet de comprendre que la rapidité constitue la clé d'une longue carrière et de prises fructueuses, mais aussi que les rigueurs du blocus anglais obligent, à la fin de l'Empire, à des expéditions de plus en plus proches de la côte : *Le Renard* sort du port de Dieppe le 10 octobre 1813, à 12 h 30, « les vents de la partie O.S.O bon frais ». À 18 h, il rencontre le corsaire le *Vautour* et décide de faire équipe pour la nuit. Une heure plus tard, il capture un sloop anglais et fait « sauter à bord du monde de mon équipage sans communiquer ». À 23 h, il capture un second sloop anglais. Enfin à deux heures du matin, il aperçoit un brick mais c'est finalement le *Vautour* qui s'en empare. À midi, il est de retour au port de Calais.

En mars 1814 a lieu sa dernière action de guerre qui, rondement menée, ne cause aucune mort ni blessure. Il s'empare sur la plage d'Oye – aujourd'hui Oye-Plage – d'un grand cutter de guerre anglais qui y avait fait côte et tentait de se renflouer par ses propres moyens. Attaqué par d'intrépides douaniers, le capitaine leur envoie quelques boulets puis accepte de parlementer longuement avec Souville, accouru à cheval avec son équipage, et finit par accepter de se rendre. Le « d'Artagnan de la mer » prend donc son dernier navire par la seule force du verbe et renvoie l'équipage en Angleterre sans coup férir. Tom Souville se marie le 17 juillet 1814 avec Aurore Rosalie Fayolle, fille d'un négociant. À son retour, l'époux apporte 37 000 fr. ainsi que les bénéfices (non connus) de la vente de ses dernières prises. En 1817-1820, Tom Souville est capitaine du paquebot à voile de l'Administration des Postes, l'*Iris* de 48 tx, construit en 1816 à Calais et son second tout naturellement un ancien corsaire, Antoine Flouest. Les salaires mensuels n'ont aucun rapport avec les avances souvent importantes du temps de la course : le capitaine touchait 100 fr, le second, 60 et les matelots 40 fr. En 1834, Tom Souville apporte tout le poids de sa notoriété de corsaire à la création de la *Société humaine de Calais* mais aussi celui d'une carrière de sauveteur qui avait débuté très tôt : âgé de quinze ans à peine, il sauve, le 20 juillet 1792, cinq hommes et quatre femmes dont le canot avait chaviré en rade de Brest. Pendant sa belliqueuse carrière de corsaire, il s'illustre également comme un précurseur du sauvetage maritime sans distinction de nationalité, au point de porter secours à quelques-uns de ses ennemis. Par exemple, le 19 décembre 1816, muni d'un simple canot et secondé par une poignée d'hommes, il sauve l'équipage du brick anglais l'*Euphrate*, échoué dans les brisants à l'est de Calais. Cet altruisme peut certainement être expliqué par son appartenance à la franc-maçonnerie, à laquelle il adhère le 24 mars 1805, dans la loge calaisienne de *Saint-Louis des Amis Réunis* qu'avait fréquentée son père de 1784 à 1789. C'est aussi à ce titre qu'il se dévoue au sauvetage des « Naufragés de Calais » en 1795. Mais son dévouement à cette cause ne se limite pas à des actes personnels. Il se concrétise, entre 1820 et 1825, par la mise en service avec Jacques Leveux, l'un des notables les plus importants de la ville, du premier canot de sauvetage mis en service en France sous l'égide de la Société d'agriculture de Calais et commandé par le capitaine Souville en personne. L'embarcation intervient pour la première fois lors d'une violente tempête du 2 au 4 mars qui jette contre la côte seize navires entre Waldam et Sangatte. Monté par huit hommes sous les ordres de Souville et du capitaine du port Sagot, le canot sauve deux Anglais. Il se distinguera à nouveau en venant à l'aide à neuf naufragés en 1823, avant d'être abandonné faute de subventions en 1825.

Tom Souville meurt dans une maison de la rue Eustache de Saint-Pierre, ce fameux maire de Calais qui avait jadis livré sa ville au roi d'Angleterre pour sauver ses compatriotes. Sa ville natale est alors en voie de devenir une grande cité industrielle textile alimentée en métiers à tisser et en coton anglais par les *smoggleurs* toujours actifs. La course n'est plus qu'un sou-

venir mythique, celui d'un temps où, comme l'écrit imprudemment son biographe de 1895, « l'or ruisselait dans les rues de Calais ». Tom Souville n'a jamais fait fortune, mais il est encore honoré aujourd'hui dans la toponymie urbaine de la ville des Six Bourgeois et doit être reconnu comme un des pionniers du sauvetage maritime en France.

Christian Borde

☛ *Boulogne, Brest, Calais, Dunkerque, Marseille*

Störtebeker Klaus (v. 1360-1400)

Nous ne savons presque rien de cet homme dont la légende a fait le plus célèbre des pirates, sinon des marins allemands. Tout ce que nous pouvons affirmer avec certitude, c'est qu'un homme appelé Störtebeker (littéralement : « Qui vide son gobelet d'un trait ») commande, durant la dernière décennie du XIVe siècle, un navire pirate des *Vitalienbrüder* qui écume d'abord la Baltique puis la mer du Nord, et que cet homme est fait prisonnier vers 1400 au large de l'île de Helgoland, puis exécuté quelque temps plus tard à Hambourg. Toutes autres données, sa date et son lieu de naissance, son extraction, ses activités, ses alliances ou ses exploits ne peuvent être directement vérifiées. Même pour son prénom, plusieurs hypothèses ont été émises. Un certain nombre de déductions et d'hypothèses très probables permettent néanmoins d'approcher le personnage.

Störtebeker serait né vers 1360, peut-être dans le Mecklenbourg, dans le port de Wismar. Il aurait rejoint, dès leur apparition en 1392, les *Vitalienbrüder*, une association de pirates qui épaulent Albert de Suède dans sa lutte contre la reine du Danemark. Ce n'est que deux ans plus tard, en 1394, que Störtebeker est cité pour la première fois dans une source contemporaine – comme l'un des capitaines des *Vitalienbrüder*. Lorsque ceux-ci sont envoyés par les partisans d'Albert de Suède pour secourir Stockholm assiégée, Störtebeker est sans doute de la partie. Il l'est peut-être également encore lorsque le Gotland devient, pour quelques années, la base d'opérations des *Vitalienbrüder*. Le conflit entre les couronnes scandinaves prend fin en 1395, avec la signature de la paix de Skanör et Falsterbo. À partir de ce moment, les pirates deviennent encombrants. Jusqu'alors focalisés sur la navigation danoise, ils s'attaquent dorénavant indistinctement à tous les bateaux qui croisent en Baltique. En 1398, des riverains finissent par armer une expédition qui arrive à déloger les *Vitalienbrüder* du Gotland et à les chasser de la Baltique. Ceux qui échappent à cette opération s'installent alors en mer du Nord, cherchant appui auprès des chefs frisons. Störtebeker et son équipage font de même. Nous ne disposons d'aucune source qui nous renseignerait sur l'endroit où ils se trouvent à cette époque. La légende veut que Störtebeker trouve alors refuge chez Keno tom Brok, à Marienhafe, et qu'il s'y soit même marié avec la fille de son protecteur. Pendant les mois qui suivent, les *Vitalienbrüder* opèrent en mer du Nord, servant de mercenaires dans les querelles de leurs nouveaux protecteurs tout en s'attaquant aux navires marchands – essentiellement anglais et hanséatiques – de passage dans la région. Au printemps 1400, les villes hanséatiques de la région perdent patience, arment une flotte et passent à l'action. Une bonne partie des pirates est tuée, d'autres sont arrêtés, mais plusieurs groupes parviennent néanmoins à s'échapper. L'un d'entre eux, composé de 114 hommes, est commandé par Störtebeker. Il mène ses hommes auprès du duc de Hollande. Or, dès la fin de l'été 1400, Störtebeker reprend la mer et s'installe à Helgoland. De là, il s'attaque au commerce entre l'Angleterre et Hambourg. Contrairement aux attentes du pirate, cette dernière réagit immédiatement, et envoie une flotte pour mettre fin à la menace. Nous ne connaissons pas la date exacte de la bataille de Helgoland lors de laquelle 40 pirates sont tués et 70 ou 80 autres, dont leur commandant Störtebeker, faits prisonniers, mais elle devrait se situer entre le 15 août et le début du mois

d'octobre 1400. Les prisonniers sont amenés à Hambourg et décapités quelques jours plus tard, fort probablement le 21 octobre 1400.

Klaus Störtebeker n'a vraisemblablement pas été le plus important des capitaines des *Vitalienbrüder.* Si l'on admet que le plus considérable a été celui qui a laissé le plus de traces dans les sources contemporaines, ce rôle-là reviendrait incontestablement à Gödeke Michels. Néanmoins, la légende populaire s'est emparée de Störtebeker, et non de Michels. Selon Matthias Puhle, cela pourrait peut-être s'expliquer par l'extravagance du patronyme du premier comparé au nom fort commun de l'autre. Ce sont les chroniqueurs des XVe et XVIe siècles qui tissent le début de la légende de Störtebeker. Lorsque, peu après, le peuple s'empare du personnage, le récit de sa vie devient de plus en plus extraordinaire. Dès 1550, se répandent des chansons populaires qui vantent la force physique, le courage et le sens moral de Störtebeker. Les différentes légendes qui se créent alors partout sur les côtes de la Baltique et de la mer du Nord peuvent être divisées en quatre catégories : celles qui tournent autour de sa naissance et de sa jeunesse ; celles qui décrivent ses cachettes ; celles qui racontent l'histoire d'un des objets censés lui avoir appartenu ; et celles qui tournent autour de son exécution. D'après la plus connue de ces dernières, le maire de Hambourg aurait fait une promesse à Störtebeker : il gracierait tous ceux de ses compagnons alignés sur les lieux patibulaires devant lesquels le supplicié, décapité, pourrait défiler. La tête de Störtebeker tranchée, il se redresse et parvient ainsi, en défilant, à sauver onze de ses camarades. Avant d'atteindre le douzième, le bourreau le fait choir d'un croc en jambe. En dépit de sa promesse le maire ne gracie personne et fait exécuter tous les condamnés !

Le mythe de Störtebeker a inspiré et inspire toujours un nombre incalculable de pièces de théâtre, de romans, de films, de bandes dessinées et de fictions radiophoniques. Il est même devenu, depuis trois décennies, l'un des personnages préférés de l'extrême gauche allemande qui voit en lui un révolutionnaire et un anticapitaliste avant l'heure.

Jörg Ulbert

☛ MICHELS, VITALIENBRÜDER

STRANGEWAYS HENRY (?-1562)

Henry Strangeways (ou Stranguishe) est originaire du Dorset. Il apparaît dans les archives, en 1549, comme membre de l'équipage du pirate John Thompson, à Cork. Durant l'été 1552, on le retrouve capitaine d'un navire appartenant à Miles Grey, avec lequel il aurait capturé plusieurs bâtiments espagnols appartenant à la flotte de Biscaye ainsi qu'un Anglais. Le butin aurait été déposé au château de Portland, commandé par le capitaine George Strangeways. Henry quitte le royaume, en janvier 1553, en compagnie des pirates Peter et Thomas Killigrew. Ils fréquentent les côtes sud de l'Irlande, échappant aux griffes de deux vaisseaux royaux expédiés à leur recherche depuis Portsmouth. Leur fuite les conduit en France, et les efforts diplomatiques pour obtenir leur libération, dans ces derniers mois du règne d'Edouard VI, sont vains. C'est donc un rebondissement quand, en mars 1554, Strangeways revient librement à la cour de la reine Mary, menant avec lui deux navires chargés de munitions de guerre, de quoi n'être pas inquiété, du moins jusqu'au mois de février 1555. On tente alors de l'arrêter sans que la raison soit connue. Il est incarcéré à la Tour de Londres en novembre puis transféré à Marshalsea. Il aurait sauvé sa vie et retrouvé la liberté grâce à la faveur de dames de la Chambre privée de la reine. En mai 1557, puis en janvier 1558, la couronne essaie de l'enrôler dans la *Navy* comme capitaine pour lutter contre la France, apparemment sans succès. En août 1557, Madrid réclame un total de 4000 £ pour remboursement des préjudices causés par ce forban. En 1559, on le retrouve résidant de Dorchester pauvre et endetté. Par la suite, il est engagé par William Wilford, marchand londonien et John Strange de Chesterton, pour

commander l'expédition visant à s'emparer de la forteresse de la Mina (Ghana). Les reconnaissances africaines ont déjà commencé sous les règnes précédents d'Edouard et de Mary, mais l'Angleterre élizabéthaine entend rester en paix avec le Portugal c'est-à-dire avec l'Espagne : il s'agit donc de piraterie et cela n'empêche pas non plus le lord admiral Edward Clinton d'investir dans cette affaire, procurant à Strangeways vivres, armes et munitions. L'entreprise bénéficie-t-elle alors d'une complaisance plus haut placée ? Strangeways et Wilford appareillent de Plymouth sur la *Salamandre* le 14 mai 1559, prévoyant de parachever l'armement à La Rochelle. En sortant, une flotte espagnole en mauvais état est rencontrée : un des navires est coulé, peut-être accidentellement. Dans les semaines suivantes, Strangeways croise dans la Manche et multiplie les actes de piraterie, capturant quatre bâtiments ibériques, certains richement chargés. Ayant trouvé refuge à La Rochelle, il est arrêté par l'escadre de Sir Thomas Cotton avec 80 hommes, et mené à Londres, le 13 août. Jugé un mois plus tard à Southwark, lui et 66 de ses compagnons sont condamnés à mort. Cependant, l'exécution est différée la plupart des forbans sont libérés à la fin de 1559 sous la condition de servir contre l'Écosse. Strangeways demeure en prison une année de plus, n'étant pardonné qu'en décembre 1560. Sir Nicolas Throckmorton a intercédé en sa faveur, arguant de l'utilité à tirer d'un tel marin. En 1562, Strangeways poursuit ses déprédations mais sous contrôle, prenant sur les pêcheurs biscayens le long des côtes irlandaises. Il est alors appointé comme capitaine et arrive comme tel au Havre, le 4 octobre, portant à terre Cuthbert Vaughan, commandant les troupes anglo-huguenotes. Lui reçoit la mission de chercher des renforts sur la Seine avec les deux bâtiments à rames, *Brigadine* et *Flower de Luce*. Tous deux sont capturés avec de lourdes pertes, lui-même est mortellement blessé. Il parvient à s'échapper pour mourir non loin, à Rouen. Les marins faits prisonniers sont exécutés en tant que pirates et la ville tombe le 26 octobre. Sans héritier, aucun renseignement n'existe sur sa vie privée. Une ballade, un an après sa mort, montre Strangeways sur le chemin de la rédemption, ayant choisi désormais de servir Dieu et sa reine.

Philippe Hrodej

☛ *La Rochelle, Le Havre, Londres*

Stukeley Thomas (1525-1578)

Sir Thomas Stukeley est le troisième fils de Sir Hugh Stukeley, décédé en 1559, originaire de West Wolington dans le Devon, et de Jane, deuxième fille de Sir Lewis Pollard. Il est aussi le cousin de Sir Humphrey Gilbert. La famille occupe une place importante dans le Devon et Thomas saura utiliser les réseaux familiaux. Ce personnage est un agent double tantôt catholique, tantôt protestant, un aventurier et un corsaire. On le trouve à Boulogne en 1547 comme soldat, puis dans les borders écossais, en 1550, comme porte-drapeau. L'année suivante, il accompagne Robert Dudley en ambassade à Amboise. Mais la disgrâce du duc de Somerset sous Edouard VI le place dans une situation fâcheuse. Le Conseil privé ordonne son arrestation l'obligeant à fuir en France, un départ également motivé par les relances ses créanciers. Il participe au siège de Metz au côté des Français, puis rentre en Angleterre où il reconnaît être un espion au service de la France : il est enfermé à la Tour de Londres. Libéré en 1553, il se porte volontaire dans l'armée sous Marie Tudor. Il est employé dans les forces habsbourgeoises devant Saint-Omer (1554) avant d'accompagner le duc de Savoie en Angleterre, muni d'un sauf-conduit pour prévenir toute arrestation du fait de ses dettes. Thomas Stukeley s'introduit en Cour et épouse une riche héritière, Anne Curtis, qui décédera en 1564. Le montant de la dot ne suffit pas sans doute, car il doit s'enfuir à nouveau en 1555, accusé d'avoir falsifié de la monnaie. Il combat à Saint-Quentin, en 1557, après quoi il devient corsaire durant cette courte guerre opposant les Anglo-Espagnols

aux Français. Mais, depuis son Devon natal, les limites au-delà desquelles commence la piraterie sont vite franchies. Non seulement il prend sur les Français avant la déclaration de guerre mais capture aussi des navires espagnols.

En 1563, la reine Elizabeth lui confie la mission d'escorter Jean Ribault en Floride afin de secourir mais aussi de prendre le contrôle de Charlesfort. Pour ce faire, Stukeley reçoit le commandement de cinq navires dont un fourni par la reine. À ce moment-là, soit parce qu'il devient soudainement méfiant, soit parce qu'il ne compte pas livrer Charlesfort aux Anglais, Ribault tente de fuir avec un des navires, mais rattrappé par ces derniers, il est enfermé à la Tour de Londres. Il sera libéré l'année suivante, probablement échangé contre des prisonniers anglais. De son côté, Stukeley rebaptise les cinq navires le *Anne Stucley*, le *Thomas Stucley*, le *William Stucley*, le *Trenite Stucley* et le *Fortune Stucley* avant de partir en course au large des côtes espagnoles et françaises, utilisant les ports irlandais et ceux du Devon. Il fait peu de différence entre les bâtiments ennemis et les neutres, attaquant dans un port galicien deux navires français. Les plaintes s'élèvent, obligeant la reine à donner commission à Sir Peter Carew, cousin des Stukeley, d'armer deux bâtiments pour l'appréhender lui et d'autres pirates dans les eaux irlandaises. Un navire de Stukeley est pris dans le port de Cork au printemps 1565, mais ce dernier préfère se rendre aux autorités britanniques, ce qui lui permet de ne pas être inquiété malgré une longue liste de méfaits produite par la cour de l'amirauté. Il n'a rien entrepris pour sauver la garnison de Charlesfort mais une coïncidence a fait qu'un de ses équipages a secouru en mer les rescapés de cette dernière épuisés, affamés, à la dérive. Stukeley tente alors sa chance en Irlande : terrain privilégié sous Elizabeth pour tout aventurier ou gentilhomme cherchant gloire et profits. Il se lie avec Shane O'Neill. Lord Cecil, conseiller de la reine Elizabeth, espère ainsi engager l'Irlandais à se déplacer pour négocier la paix avec le Lord deputy of Ireland, Sir Henry Sidney. Il sollicite auprès de la reine une charge et des terres qui, sans surprise au vu de sa précédente trahison, lui sont refusées. Cela ne l'empêche pas d'épouser une riche veuve, Elizabeth Peppard née Popley (1566). Accusé de soutenir les rebelles irlandais, il est incarcéré plusieurs mois au château de Dublin (1569). Élargi, il se tourne vers l'Espagne, se présentant comme catholique, fils illégitime d'Henri VIII ! En 1570, il est à Vivero en Galice d'où il soumet à Philippe II un projet d'invasion de l'Irlande. Il entre dans l'ordre de Calatrava et est fait duc d'Irlande mais n'obtient rien de plus. Las d'attendre, Stukeley se rend à Rome où il obtient le titre fantaisiste d'« archiduc d'Irlande » du pape Grégoire XIII et l'aval du pontife pour une invasion de la verte Erin. À la tête de trois galères, il combat à Lépante sous le nom de Don Juan d'Autriche. Malheureusement, la mort prématurée de son protecteur papal le prive de soutien militaire pour son projet. Avait-il réellement convaincu le souverain pontife ? Il quitte Rome sur le *San Juan* de Gênes, de 800 tx. Lors d'une escale à Lisbonne, le roi Sébastien Ier, malgré les ordres du pape, le convainc de le suivre au Maroc, lui promettant une flotte pour l'Irlande après l'expédition. Stukeley meurt, fauché par un boulet, à la bataille de Ksar el-Kébir (août 1578), dite Bataille des Trois Rois, qui met fin à un conflit dynastique au Maroc et durant laquelle périt également Sébastien Ier. La tentative d'invasion de l'Irlande, quant à elle, a lieu en 1580 mais les troupes italo-espagnoles de Philippe II et les rebelles irlandais sont défaits par les Anglais à Smerwick.

C'est comme héros de pièces de théâtre de George Peele, *The Battle of Alcazar, fought in Barbarie […] with the Death of Captaine Stukeley* (1594) et celle anonyme, *The Famous Historye of the life and death of Captaine Thomas Stukeley* (1600), et de ballades que Stukeley finalement gagne une gloire, certes posthume, mais tant désirée.

Bertrand Van Ruymbeke

☛ *Boulogne, Charlesfort, Gênes, Lisbonne, Londres,* Ribault

SUFFREN PIERRE-ANDRÉ DE, DE SAINT-TROPEZ (17 juillet 1729-8 décembre 1788, Paris)

Suffren voit le jour au château de Saint-Cannat, non loin d'Aix-en-Provence où son père occupe régulièrement la charge de Premier Consul et de procureur du pays de Provence. Si les Suffredi sont attestés à Salon-de-Provence au début du XVe siècle, la famille de Pierre-André est de noblesse peu ancienne (1557), de robe plutôt que d'épée, seules les alliances par mariage avec les Forbin et les Castellane lui ont permis d'accéder à certains privilèges comme l'Ordre de Malte.

Après de courtes études sans doute à Aix, Pierre-André intègre à 14 ans la Compagnie des Gardes de la marine de Toulon, le 30 octobre 1743 ; il n'a guère le temps d'y compléter ses connaissances, quand survient un premier embarquement dès le mois de janvier 1744, à bord du vaisseau le *Solide* (64 canons) sur lequel il connaît son premier combat, le 22 février au Cap Sicié, contre l'escadre de l'Amiral Matthiews. Il enchaîne avec une campagne aux Antilles sur le *Trident* (64 canons), suivie d'une deuxième en 1745 en Manche et Mer du Nord en qualité d'officier en second sur la corvette la *Palme* (12 canons) ; en 1746, c'est à nouveau sur le *Trident* qu'il participe à la malheureuse expédition du duc d'Anville en Acadie ; la terrible épidémie de typhus qui décime l'escadre suscitera chez Pierre-André une attention constante pour l'hygiène des équipages. Il achève sa formation théorique à Brest et repart en 1747 sur le *Monarque* (74 canons) qui, le 25 octobre, livre avec l'escadre de l'Etanduère un combat héroïque au large d'Ouessant contre la flotte de l'Amiral Hawke. Avec la défaite, Suffren expérimente une première captivité en Grande-Bretagne. Libéré après 3 mois, il est promu enseigne de vaisseau (1748), et passe à Malte jusqu'en 1751 afin d'accomplir ses caravanes ; de retour en Provence, la Marine semble l'employer à la gestion du départ définitif des galères de Marseille et leur installation à Toulon. À partir de 1754, il enchaîne les embarquements : sur la frégate la *Rose* (30 canons) en Méditerranée, en 1755 sur le *Dauphin Royal* (70 canons) en Atlantique, en 1756 sur l'*Orphée* (64 canons) où il célèbre sa promotion de lieutenant de vaisseau par l'attaque victorieuse de Port-Mahon, en 1757 sur la frégate la *Pléiade* (26 canons), en 1759 sur l'*Océan* (80 canons) avec lequel il participe au désastre de Lagos qui soumet le marin à une seconde captivité en Angleterre ; libéré sur parole, il repasse une année à Malte (1762) puis reprend ses navigations en Méditerranée contre les corsaires marocains (Salé) : en 1763 sur la *Pléiade*, au commandement des chebecs le *Caméléon* en 1764, le *Singe* l'année suivante, lors de l'expédition de Larache. Nommé capitaine de frégate en 1767, il est ordonné chevalier profès en 1769 avant de commander la galère maltaise *San Antonio* qui, intégrée à l'escadre de l'Ordre, participe au conflit opposant la France à la régence tunisienne. Malte le gratifie d'une commanderie. Il revient à Toulon en 1772 étrenner son grade de capitaine de vaisseau sur la frégate la *Mignonne* (26 canons) dont il assumera le commandement en deux temps, 1772-1773 au Levant et 1774-1775 ; il endosse ensuite cette même fonction à bord de l'*Alcmène* (26 canons) en escadre d'évolution en Méditerranée, avant de prendre enfin la responsabilité d'un vaisseau, le *Fantasque* (64 canons) sur lequel il se distingue lors des opérations de l'escadre d'Estaing sur les côtes américaines, en 1778-1779, par l'incendie de cinq navires ennemis en rade de Newport et la prise de la Grenade. Durant l'année 1780, sa marque flotte sur le *Zélé* (74 canons) dans les parages de Gibraltar, mais c'est à bord du *Héros* (74 canons) qu'elle devient le pavillon glorieux d'un marin exceptionnel. Pendant que le reste de la Marine royale se bat aux côtés des insurgés américains, lui est confiée une campagne aux Indes contre le commerce maritime britannique. Fin mars 1781, le commandeur de Suffren appareille pour l'océan Indien à la tête d'une division de six navires. Le 16 avril, par l'incroyable attaque des navires du commodore Johnstone mouillés

à La Praya (Cap Vert) et les avaries qui leur sont infligées, il sauve la colonie hollandaise du Cap de Bonne-Espérance. Parvenu aux Indes, loin de la France et seul maître de son action, le chef d'escadre Suffren, élevé à la dignité de bailli de l'Ordre de Malte, peut donner la pleine mesure de son intelligence et de son courage; en fin diplomate, il appuie les chefs indiens contre les Anglais, en fougueux tacticien, il traque sans relâche l'escadre de l'Amiral Hughes. La campagne débute par des combats indécis (mauvaise cohésion dans la division française) qui toutefois malmènent vigoureusement les navires britanniques: Sadras le 17 février, Provédien le 12 avril, Negapatam le 6 juillet, Trincomalé le 3 septembre pour l'année 1782; enfin la prise d'une frégate, la destruction de nombreux bâtiments de commerce et, le 20 juin 1783, la victoire franche de Gondelour d'où Suffren chasse l'ennemi et sauve la garnison française.

À la signature de la paix, celui que les Anglais ont surnommé l'*Amiral Satan* regagne le port de Toulon où il débarque triomphalement le 26 mars 1784. Paris et Versailles lui réservent un accueil enthousiaste, le Roi lui accorde l'Ordre du Saint-Esprit doublé du vice-Amiralat; les États de Provence font graver une médaille à son effigie, les Hollandais lui offrent une épée d'or enrichie de diamants et Malte en fait son ambassadeur (1786). En 1787, la Marine lui confie brièvement l'escadre de Brest.

Devant siéger à l'assemblée des notables, Pierre-André, très affaibli par la goutte, prend froid lors d'un déplacement à Versailles, le 4 décembre 1788. Il s'éteint dans son hôtel parisien âgé de 59 ans. Inhumé à Sainte-Marie du Temple, sa dépouille est profanée à la Révolution avant d'être jetée dans une fosse; l'église du Temple est rasée peu après.

Marie-Christine Célérier

☛ *BREST*, FORBIN-GARDANNE, *MALTE*, *MARSEILE*, *SAINT-TROPEZ*, *SALÉ*, *TOULON*

SUHIGARAYCHIPY JOANNIS DE, DIT *CROISIC* OU *COURSIC* (v. 1643- 1694)

Les Suhigaraychipy sont nombreux au Pays basque. Pour cette raison, Joannis de Suhigaraychipy a été longtemps confondu avec un homonyme, né à Bayonne, en 1638. Or, son père, marchand marinier et maître de navire, ne s'est marié qu'en 1640 avec Marie de Margerie. Croisic est donc plus probablement né aux alentours des années 1643. Comme la plupart des marins basques, il commence sa carrière à la pêche à la baleine «dans les glaces». De 1682 à 1685, il commande pour la Norvège le *Saint Martin* puis le *Saint-Pierre* de Bayonne, ou encore le *Saint-Michel* de Ciboure. Comme ses compatriotes à cette époque, il est récalcitrant au service du Roi. Louis de Pontchartrain, secrétaire d'État de la Marine, dira de lui à la duchesse de Gramont: «Il est beaucoup meilleur corsaire que bon sujet de Sa Majesté». Il est hardi et fier, avec une parfaite connaissance de la mer, qualités qu'il va rapidement mettre à profit à la course. Dès le début de la guerre de la Ligue d'Augsbourg, on le retrouve sur le *Saint-Louis* de Brest, armé en guerre sur ordre du seigneur de Bercy (Anne-Louis-Jules Magnon (1643-1705), Intendant du commerce qui entrera au Conseil des prises). Sans doute s'agit-il du flibot du Havre qui arrive dans la base du Ponant en novembre 1688 avec deux prises anglaises. À partir de 1690, il commande, entre autres, le *Saint-Laurent de Gramont*, armé par moitié par le duc de Gramont, gouverneur du Béarn et de la Navarre, et Claude Louis de Laboulaye pour l'autre. Puis la *Légère* lui est destinée. Avec le duc et le commissaire de la Marine, se trouvent parmi les intéressés Pierre de Lamarque, secrétaire du duc, le comte de Rabanac, le vicomte de Saint-Martin, des négociants portugais – François de Nunez, Médina Cardoze – et des domestiques attachés à la maison de Gramont. Jusqu'en 1693, il écume les mers du golfe de Gascogne et les côtes espagnoles. Le village de Barias (Galice), où il fait relâche après une tempête, se sou-

viendra d'avoir voulu faire du zèle contre lui. Il pille dûment ce bourg en 1691. En février 1692, alors qu'il quitte le port de Bayonne, la frégate du Roi (130 tx et 24 canons) est attaquée par un vaisseau de guerre anglais de 64 canons et 120 hommes, la *Princesse*. Après sept heures de combat devant la population massée sur la plage du Boucau, l'Anglais s'avoue vaincu et est capturé. Le Roi le récompense tout d'abord d'une médaille puis d'un brevet de capitaine de frégate légère. L'armement suivant est toujours mixte mais bien plus considérable. Le 30 juin 1693, Croisic sur l'*Aigle* (400 tx et 26 canons), Louis de Harismendy – capitaine de frégate légère, natif de Bidart – sur le *Favory*, de La Varenne, lieutenant de vaisseau du Roi sur le *Pélican* et Jacques de Beauchène-Gouin sur le *Prudent* quittent Saint-Jean-de-Luz pour le Spitzberg. Les ordres du Roi portent de saisir ou détruire le plus possible de baleiniers hollandais. Ainsi, le 6 août, dans la baie aux Ours, l'*Aigle* et le *Favory* piègent quarante navires ennemis. À eux deux, ils s'emparent de seize navires dont cinq, très endommagés, sont détruits. Au printemps suivant, Croisic prend le commandement d'un groupe d'escorte pour convoyer une flotte de navires de pêche à Terre-Neuve. Il meurt en septembre 1694 à Placentia (Plaisance), sur la côte sud-ouest de Terre-Neuve. Est-il mort de maladie ou lors d'un combat ? Une stèle discoïdale est élevée à sa mémoire avec un texte partiellement dégradé : « Cy. gis, Jouanis de Suhigaraychipy dit Croisic. Capitaine de frégate du Roy. 1694. Pour l'honneur de son Prince, il alloit, suivant sa carrière, attaquer les ennemis en leurs mesmes repaires ». Son entourage familial est très investi dans les activités maritimes. Son frère Joannis, ses deux beaux-frères Martin de Haramboure et Joannis de Morcoitz sont tous deux maîtres de navire sur des baleiniers puis sur des corsaires – Martin de Haramboure décède probablement dans les premières années de la guerre de Ligue d'Ausbourg. En 1679, il a épousé Saubadine de Haramboure qui lui donne un fils, Jean Croisic, né en 1693 et mort célibataire en 1746, capitaine de navire, l'un des rares capitaines négriers de Bayonne (l'*Entreprenante* en 1730).

Caroline Darricau-Lugat

☛ *BAYONNE*, *CIBOURE*, GOUIN, PONTCHARTRAIN, *SAINT-JEAN-DE-LUZ*

SURCOUF FAMILLE (XVIIe s.-XIXe s.)

…

CHARLES SURCOUF (1765-1827)**, NICOLAS SURCOUF** (1770-1848) **ET NOËL SURCOUF** (1786-1848)

Robert Surcouf (1702-1756) avait épousé Françoise Pitot de la Baujardière, fille d'un notaire-armateur. Le couple avait eu dix-sept enfants. Vers 1760, les dix survivants se partagent une fortune estimée à 600 000 l-t, en numéraires, terres ou bâtiments. Quatre des filles épousent des navigateurs-négociants (Gaillard, Desvaux, Leclerc et Pottier de la Houssaye), ce que deviennent également les trois fils, Robert, Charles et Bertrand. Seul Charles (1739-1813) réussit à maintenir ses affaires à flot. Marié à Rose Truchot de la Chesnais (1746-1825), celle-ci lui donne onze enfants, dont cinq survivent. Les trois frères du « Tigre des sept mers » n'ont certes pas acquis la même renommée. Charles, l'aîné, fait un voyage aux Antilles en 1778 puis cinq expéditions de pêche morutière, de 1783 à 1787, avant de partir pour l'océan Indien où il navigue de 1788 à 1792. Rentré au pays, il part en course sur la *Jeune-Émilie* puis entre au service de la marine républicaine, entre 1794 et 1801. En 1804, il est officier sur la *Caroline*, armée par son frère Robert et commandée par son autre frère Nicolas. Il décède à l'Île de France en 1805. Il avait épousé quatre ans auparavant Joséphine, fille du très riche Joseph Formy.

Nicolas accomplit quatre voyages à Saint-Pierre et Miquelon, de 1785 à 1788, puis trois autres à Saint-Domingue, de 1789 à 1792. Au service de la République, à partir de 1793, il est prisonnier des Anglais en 1796. Libéré, il devient le second

de Robert sur la *Clarisse* en 1798 puis commande l'*Adèle* en 1800 avant d'être à nouveau capturé. Entre 1804 et 1806, son frère Robert lui confie la *Caroline* avec laquelle il fait une brillante croisière dans l'océan Indien. Ce cotre de 130 tx, construit en 1803, armé de 16 caronades et de 2 obusiers avec une centaine d'hommes à bord, réalise tant durant la traversée que durant deux croisières, une dizaine de prises qui rapportent 1,6 million de francs pour une mise-hors de 220 000 fr. Retiré à Saint-Servan, Nicolas arme en pêche et au commerce à une trentaine de reprises, de 1814 à 1831. À la fin de sa vie, il possède plus de 110 hectares de terres et un immeuble à la porte de Dinan, la malouinière de la Giclais et la Drouénière à Cancale, héritée de ses parents.

Noël, le petit dernier, participe comme écrivain à la campagne du *Revenant* en 1807-1809. Il est l'ancêtre des Surcouf actuels.

Alain Roman

☛ Île de France

Surcouf Robert (1773-1827)

Robert Surcouf, cinquième du nom, fut surnommé le « Roi des corsaires » ou le « Tigre des sept mers ». Il navigue pour la première fois au cabotage en 1787, sur le *Héron* où il figure dans l'état-major comme apprenti non soldé. De 1789 à 1809, il fait quatre séjours dans l'océan Indien, cumulant près de douze années hors de France. De mars 1789 à janvier 1792, il est officier sur l'*Aurore*, le *Courrier d'Afrique* puis la *Revanche* qui font la traite négrière entre le Mozambique et l'Île de France. Il se serait illustré lors du naufrage de l'*Aurore* en 1790.

D'août 1792 à décembre 1796, il revient à l'Île de France sur le *Navigateur* qui pratique la traite puis est engagé sur divers bâtiments de l'État. L'année 1794 est une année un peu obscure qui précède celle de son premier commandement sur la *Créole*, un négrier illégal (épisode non confirmé). Une certitude : en septembre 1795, il commande l'*Émilie* pour une campagne commerciale qu'il transforme illégalement en croisière corsaire. C'est là qu'il réussit son premier exploit. Avec une vingtaine d'hommes, il capture le *Triton*, un *indiaman* britannique, monté par environ 150 marins. Les autorités ayant décidé de confisquer ses prises, Surcouf rentre en France où il obtient réparation du Directoire. Le retentissement de cette affaire marque le début de sa renommée.

D'août 1798 à avril 1801, secondé par son frère Nicolas, il part de Nantes sur la *Clarisse* avec laquelle il fait quinze prises en quelques mois. En mai 1800, il quitte Port-Louis sur la *Confiance* avec laquelle il capture six navires en quelques jours (septembre). Le 7 octobre, la *Confiance* rencontre le *Kent*, un *indiaman* trois fois plus gros qu'elle. Avec environ 150 hommes, Surcouf aborde et s'empare du *Kent* qui a plus de 400 hommes à son bord. Contrairement à une légende tenace, il n'y a pas d'or à bord de la prise.

Rentré en France au printemps 1801, il épouse Marie-Catherine Blaize, fille du grand armateur. Louis Blaize de Maisonneuve (1736-1825), associé à Robert de la Mennais, a en effet rang de septième armateur pour le nombre d'armements : quatre-vingts expéditions à la morue et au cabotage. Il épouse en deuxièmes noces la fille de Fichet des Grèves qui a autant d'expéditions à la morue à son actif. Robert se lance dans l'armement lors de la rupture de la paix d'Amiens. Dans la Manche, il envoie une nouvelle *Confiance* dont une campagne est déficitaire, puis le *Marsouin* qui connaît un résultat mitigé. Dans l'océan Indien, il expédie le *Napoléon*, détruit par les Anglais, puis la *Caroline*. Commandée par Nicolas, elle fait une dizaine de prises pour une valeur de plus d'1,5 million de francs en 1805-1806. En 1807, Robert Surcouf arme, en compagnie de son beau-père et de son beau-frère, Ange, le *Revenant* qu'il commande personnellement. En cinq mois de croisière sur les côtes de l'Inde, il capture une quinzaine de navires qui produisent près de 2,5 millions de francs. Il confie le

Revenant à son second et cousin, Joseph Pottier, qui fait une prise valant 1,4 million. Son corsaire ayant été réquisitionné par le gouverneur Decaen, Surcouf rentre à Saint-Malo sur le *Charles* avec une riche cargaison de produits coloniaux. En 1809, il arme le *Fantôme*, son dernier corsaire pour l'océan Indien. De 1809 à 1814, il expédie en Manche sept bâtiments qui capturent seulement quatre navires ennemis et sont tous pris par les Anglais sauf le *Renard,* vainqueur de l'*Alphéa,* en septembre 1813 : le déficit global peut être estimé à 0,4 million.

À la paix, Surcouf se tourne vers le commerce : de 1814 à 1827, il finance cent seize expéditions soit plus de huit par an. Le cabotage arrive en tête (40 %) suivi par l'océan Indien et la pêche morutière (25 et 24 voyages) ; vingt et un armements sont consacrés aux Caraïbes, à l'Amérique du sud et à l'Afrique notamment quatre à six voyages de transport illégal d'esclaves. À sa mort, Surcouf possède une fortune voisine de 2 millions. Ses parts de prises ont fructifié grâce au commerce des produits tropicaux – café, ivoire, etc. –, à la réussite de la *Caroline* et du *Revenant.* À partir de 1802, il ne cesse d'investir dans la pierre et la terre : plus de 800 hectares répartis entre 15 communes, le tout sur trois départements. À Saint-Malo, il est propriétaire d'un immeuble, porte de Dinan, face à celui de son frère, ainsi que d'une grande partie de l'actuel hippodrome et du quartier de la Découverte. À Saint-Servan, le domaine de Riancourt couvre une douzaine d'hectares en partie cultivés en tabac. Dans la Manche, il possède environ 150 hectares autour du manoir de Quettreville ainsi que la ferme et les bois de l'abbaye de Hambye. Un hôtel à Lamballe, la Grande Coudre à Saint-Méloir, plusieurs métairies à Paramé, Saint-Coulomb et Saint-Suliac, plus de 100 hectares de marais au Mont-Dol et le domaine de Belle-Noë à Dol et Epiniac complètent son patrimoine. Il suit de près l'exploitation de ses propriétés dont les fermages s'ajoutent à ses revenus commerciaux. Colonel de la garde nationale et conseiller municipal au début de la Restauration, il accepte mal le nouveau régime et quitte rapidement ses fonctions. Brillant marin et combattant, il a réalisé plus de quarante prises en à peine quatre années de navigation corsaire dans l'océan Indien. Il doit sa réussite à ses talents individuels mais aussi à son important réseau familial et amical. Ses biographes ont émaillé sa vie d'anecdotes qui illustrent son courage, sa ruse ou son sens de l'honneur. Certaines sont vraies mais un examen attentif montre que d'autres ont été inventées et n'ajoutent rien à ses mérites incontestables. Chevalier de la Légion d'honneur, il n'a jamais été anobli par l'Empereur.

Alain Roman

☛ BLAIZE DE MAISONNEUVE, DECAEN, *ÎLE DE FRANCE, SAINT-MALO*

SURCOUF ROBERT N° 2 (1671-1720)

Arrière-grand-père du célèbre corsaire de la Révolution et de l'Empire, Robert Surcouf (n° 2) est le fils d'un simple calfat dont la famille est venue du Cotentin s'installer à Saint-Malo un peu avant 1650, tout comme la famille parente des Lemarcant. Dans *Saint-Malo, illustré par ses marins*, publié en 1857, Charles Cunat le décrit comme un des plus importants corsaires du règne de Louis XIV. La réalité est un peu différente. Il apparaît dans les archives à l'âge de 20 ans lors de la guerre de la Ligue d'Augsbourg. Officier corsaire, il est présent successivement sur le *Saint-Clément* (capitaine Desvaux du Morier), pris en 1691 ; sur l'*Étoile* (capitaine Le Fer du Pin), qui effectue quatre sorties entre 1692 et 1693 ; sur le vaisseau du Roi, le *Grand*, en 1694 et sur le *Prudent* (capitaine Gouin de Beauchesne), en 1696, dans les parages des Sorlingues puis des îles Feroë. L'année suivante, il épouse Bertranne Mallet, fille d'André de Maisonneuve, armateur.

Après la paix de Ryswick, il devient capitaine au commerce et se rend à cinq reprises en Barbarie entre 1698 et 1701. En 1702 il est second de Padet du Dréneuf sur la *Sainte-Famille* dont la campagne s'achève en septembre 1703 par un

violent combat contre un corsaire de Flessingue. En octobre 1704, il reçoit une commission (conservée aux archives municipales de Saint-Malo) pour commander le *Comte de Toulouse*, armé par Nouail du Fougeray, jaugeant 220 tx avec 24 canons et 140 hommes. En moins de huit mois il fait quatre sorties totalisant dix-neuf semaines en mer. À la première, le 9 novembre 1704, il combat deux bâtiments hollandais. Dans son récit, Charles Cunat insiste sur des aspects violents et glorieux qu'on ne retrouve pas dans le rapport de mer. Par la suite Robert Surcouf croise dans l'entrée de la Manche où il rançonne deux navires et capture huit prises dont le produit semble moyen. Sa carrière de corsaire prend fin à l'été 1705. Il part sur le *Danican* pour la mer du Sud d'où il ramène, en 1708, une forte cargaison de piastres. Il cesse de naviguer pour devenir armateur, d'abord en course (ses deux navires sont capturés) puis au commerce à destination des Antilles. À sa mort, en septembre 1720, il laisse un héritage d'environ 50 000 l-t qui permettra à son fils Robert (nº 3) de créer une des plus importantes maisons d'armement de Saint-Malo. Ce dernier, en compagnie de son frère Bertrand, formera à partir de 1728 la société Surcouffrères, appelée à devenir la plus importante maison de Saint-Malo vers 1750.

Alain Roman

☛ CUNAT, *FLESSINGUE*, GOUIN, LE FER, *SAINT-MALO*

SWAN CHARLES (?-1690)

En 1670, capitaine d'un petit bâtiment marchand à la Jamaïque, il rejoint la flotte de Henry Morgan et participe à la prise de Panama. C'est la seule action connue de Swan comme flibustier, car sa carrière antérieure reste obscure. Par la suite, il continue de commander des navires marchands faisant la navette entre l'Angleterre et la Jamaïque, notamment le *Carlisle*, de 1678 à 1682 – le gouverneur de la Jamaïque est-il l'un des armateurs? Des voyages en droiture mais au moins un circuiteux puisqu'il mène des esclaves, vendus à Port Royal. Au retour de sa dernière traversée, il accepte de commander une expédition visant à nouer des liens commerciaux avec les Espagnols en mer du Sud (au Chili et au Pérou). Le principal promoteur de l'entreprise est l'un des commissaires de la Monnaie royale, Sir John Buckworth, aussi actionnaire de la *Royal African Company* et propriétaire terrien à la Jamaïque. Basil Ringrose, qui a fait le premier voyage en mer du Sud avec le pirate Sharpe et qui a convaincu Buckworth et les autres investisseurs de tenter l'entreprise, est choisi comme principal pilote et il est l'un des trois subrécargues représentant les intérêts des investisseurs. En octobre 1683, Swan appareille donc de Londres avec le *Cygnet*, une frégate de 180 tx, armée de 16 canons, avec 36 hommes d'équipage, et il navigue en vertu d'une commission du duc d'York, alors grand Amiral d'Angleterre qui lui défend de commettre des actes de violence contre les Espagnols mais de n'en accepter aucun de leur part. C'est pourquoi, une fois arrivé au détroit de Magellan, il refuse de s'associer avec le pirate Eaton. En mars 1684, à Valdivia au Chili, sa première tentative de commerce avec les Espagnols se solde par un échec et la mort de quelques-uns de ses hommes. Il se dirige ensuite au Costa Rica où, à Nicoya, il rencontre le capitaine Peter Harris qui avec une centaine de Jamaïcains vient de traverser l'isthme de Panama pour piller les Espagnols. Abandonné par la majeure partie de son équipage, il doit s'associer avec Harris puis avec Edward Davis. En mars 1685, il est vice-Amiral de la flotte réunie dans le golfe de Panama mais, à la différence de ses compatriotes, il refuse de recevoir l'une des commissions que leur donne le capitaine français Grogniet. Affirmant que celle qu'il tient du duc d'York lui permet de combattre les Espagnols par représailles, il est alors le seul capitaine de la bande à arborer pavillon britannique. Il participe ensuite à la prise de León (Nicaragua), puis, en compagnie du capitaine Townley, il croise à la côte du Mexique pour tenter de capturer le galion de Manille. En avril 1686, ayant

rompu son association avec Townley, il traverse le Pacifique avec le *Cygnet* et une petite barque. En juillet 1686, il aborde Mindanao, l'une des Philippines, où il se lie d'amitié avec le sultan Barahaman. En janvier 1687, plusieurs flibustiers jamaïcains qu'il avait pris à son bord, dont le chroniqueur Dampier, s'emparent du *Cygnet* et abandonnent Swan chez les Philippins avec 36 hommes seulement. Au cours des mois qui suivent, Swan et ses fidèles sont employés comme mercenaires par Barahaman dans ses guerres locales. Son arrogance lui vaut l'inimitié de Raja Laut, le général du sultan, qui ordonne son assassinat : Swan est noyé par des Philippins alors qu'il allait s'embarquer sur un navire néerlandais.

Raynald Laprise

☛ DAMPIER, DAVIS, FLIBUSTIERS, GROGNIET, *LONDRES*, MORGAN, MOROS DE MINDANAO, PAVILLONS DES CORSAIRES ET PIRATES, *PORT ROYAL*, SHARPE

SYBADA KEMPO (?-1659, Londres)

Dans les années 1630, le marin néerlandais Kempo Sijbada réside à l'île Providence, au large du Nicaragua, alors habitée par les Anglais. Il embarque avec le capitaine Thomas Newman, un flibustier de passage dans l'île et lui sert de pilote lors d'une longue croisière aux Antilles contre les Espagnols, entre 1636 et 1638. En juin 1640, la *Providence Island Company*, l'employeur de Newman, ordonne qu'il soit payé pour ses services. Quelques années plus tard, Sybada sert à nouveau comme pilote, cette fois pour le capitaine William Jackson lors de l'expédition de représailles après la prise de Providence par les Espagnols (1642-1645). Maracaïbo et la Jamaïque sont pillées. À partir de 1646, il remplit les mêmes fonctions pour son compatriote Blauvelt, à bord de la frégate la *Garce*. En mai 1649, au Yucatan, il reçoit de Albertus Blauvelt le commandement d'une barque espagnole qu'ils viennent de capturer à Tabasco, avec ordre de la ramener à Nieuw Amsterdam, leur port de relâche, qu'il rallie après un détour par le Rhode Island. C'est d'ailleurs dans cette colonie qu'il se fixe l'année suivante, obtenant le droit d'établir une pêcherie sur Block Island. À partir de mars 1651, il fait aussi du commerce avec sa barque entre le Rhode Island et le Connecticut, où l'un des principaux magistrats, John Winthorp junior, lui concède une terre à New London. Il fait aussi de la traite avec les Indiens, ce qui lui vaut certains ennuis avec la Cour générale du Connecticut, qui le condamne à cette occasion à une amende de 10 £ pour leur avoir vendu des munitions. En avril 1653, lors de la guerre entre l'Angleterre et les Provinces-Unies, il est, en raison de sa nationalité, la cible du capitaine Edward Hull, portant commission du gouverneur du Massachusetts contre les Néerlandais. Sa barque est volée avec toute sa charge et des marchandises sont pillées pour 96 £ à Block Island. Avant la fin de l'année, il intente un procès, à Salem, aux armateurs et parents de son capteur, qui s'est enfui en Angleterre ; il aura gain de cause l'année suivante. En 1655, il retourne aux Antilles, et en avril, étant à Antigua, commandant le brigantin *Hunter*, il accepte l'offre du commissaire Gregory Butler, sous la promesse d'une part de butin, de rejoindre la flotte de l'Amiral Penn qui va attaquer Santo Domingo. Au cours de cette expédition, il sert de pilote à bord du *Swiftsure* et lorsque Penn retourne en Angleterre, après la prise de la Jamaïque, il le reconduit jusqu'aux côtes de la Floride. En août, il retourne à la Jamaïque, où il servira encore trois ans comme capitaine du *Hunter*. En février 1656, sur l'ordre de William Goodson, le successeur de Penn, il embarque avec lui une centaine de soldats et fait quelques prisonniers aux côtes de l'île pour connaître les desseins des Espagnols, puis, en avril, il accompagne l'escadre du même Goodson à Río de la Hacha et Santa Marta. Sa dernière campagne se déroule en juin et juillet 1658 alors qu'il participe à l'expédition de Rio Nuevo sous les ordres du gouverneur d'Oyley et du capitaine Myngs. Il obtient ensuite un congé pour aller réclamer en Angleterre le

paiement des services qu'il avait rendus au Commonwealth. En mars 1659, malade, il rédige son testament, en présence de l'un de ses vieux camarades, le capitaine bermudien John Wentworth qui avait servi avec lui sous Jackson puis à la Jamaïque. Il y désigne sa femme Mary comme exécutrice de ses dernières volontés et lui lègue les 7/8e de ses possessions en Nouvelle-Angleterre et à la Jamaïque, le restant allant à Anne, sa fille unique. Il décède à Londres le mois suivant.

Raynald Laprise

☛ BLAUVELT, FLIBUSTIERS, MYNGS, PENN,
PROVIDENCE ISLAND, SALEM

T

Talbot Silas (11 janvier 1751, Dighton [Massachusetts]-30 juin 1813, New York)

Talbot est un des capitaines corsaires américains les plus distingués de la guerre d'Indépendance de la jeune république et l'un des rares issus de son Armée de terre. Originaire du Massachussets et de parents pauvres, il s'engage à 12 ans, comme garçon de cabine, sur de modestes navires côtiers. En 1772, il est établi et peut, à l'âge de 32 ans, se faire construire une maison à Providence, dans le Rhode Island. Le 28 juin 1775, il reçoit une commission de capitaine dans le régiment du Rhode Island du colonel Hitchcock. Il prend part aux opérations devant Boston à l'occasion de l'évacuation de la place par les Britanniques (17 mars 1776). En route avec l'Armée vers New York, Talbot rencontre à New London le capitaine Esek Hopkins, de retour d'une expédition réussie aux Bahamas. Ce dernier recherche 200 hommes pour permettre à son escadre de toucher Providence. Talbot se propose, fait entrer les navires au port et rejoint l'armée. Par la suite, avec un autre officier de son régiment, il demande à prendre le commandement de brûlots en construction, destinés à détruire la flotte ennemie qui est à l'ancre devant New York. Trois jours après le repli de Washington, Talbot reçoit une lettre du major Anderson qui lui ordonne d'agir contre les navires anglais dès que possible. Trois de ces derniers sont ancrés à sept miles de la ville. À deux heures du matin, ayant sélectionné le plus gros, l'*Asia* de 64 canons, il tente de l'aborder. Mais celui-ci – en alerte – ouvre le feu. Talbot est sévèrement brûlé au moment de se sauver. Les Britanniques peuvent éteindre les flammes, mais sont si impressionnés qu'ils coupent leurs câbles et descendent le fleuve. Talbot est recueilli par une pauvre veuve, dans une chambre où il dort à même le sol. Sa détresse parvient aux oreilles du général Knox et du docteur Eustis qui veulent le voir. Quelque peu remis, Talbot attend à Hackensack de pouvoir rejoindre son régiment. Il est promu major pour sa conduite. En poste à Fort Mifflin, en novembre 1777, l'officier supérieur reçoit, lors de l'attaque britannique, une balle de mousquet au bras gauche. Demeuré à son poste, il est à nouveau blessé à la hanche et doit être évacué par mer vers Red Bank, puis l'hôpital de Princeton. Le projet de chasser les ennemis du Rhode Island, en liaison avec la campagne de 1778 de la flotte de d'Estaing, nécessite la construction de barges à fond plat pour transporter les troupes depuis le continent. Talbot reçoit l'ordre de superviser ce travail qui aboutit à quatre-vingt-six unités dont seize assemblées en un jour. Le 9 août, les troupes y embarquent pour gagner Newport et affronter sa garnison britannique. Mais, le 28, l'opération est abandonnée et les Américains font retraite, en dépit du culot de Talbot qui parvient à tromper des artilleurs ennemis. Les Britanniques convertissent un brick de 200 tx en galère, armée de huit pièces de 12 et dix pierriers, servi par un équipage de 45 hommes, le *HMS Pigot*. Le lieutenant

Dunlop, son commandant, demeure en station dans l'Eastern Passage. Mais Talbot est décidé à le capturer ou à le détruire. En octobre, il monte sur le *Hawk*, une petite goélette côtière de 70 tx, armée de deux canons de trois livres, servie par 60 hommes. De nuit, Talbot gagne le stationnaire, le prend à l'abordage et… console le commandant anglais ! Le Congrès promeut l'officier au grade de lieutenant-colonel et l'Assemblée générale du Rhode Island lui décerne un sabre. Le héros forme le plan de détruire à l'explosif le 50 canons *Renow*, stationné devant Rhode Island, fin 1778. Ce projet doit être abandonné. L'armement par les loyalistes new-yorkais de nombreux corsaires détermine le général américain Gates, à sécuriser les approvisionnements de l'Armée du Nord, ainsi qu'à confier le *Pigot* et le sloop *Argo* à Talbot. En mai 1779, il fait route pour Providence, puis s'empare de deux corsaires anglais qui sont conduits à Boston. Les *Tories* de Newport confient le brick corsaire *King George* (14 pièces de 6, 80 hommes) au capitaine Hazard, natif du Rhode Island. Lors de sa seconde course, Talbot rencontre l'Anglais et le prend, sans perte, pour le faire conduire dans New London en liesse. Les Américains font deux autres prises avant que l'*Argo* n'oblige à se rendre le corsaire *Dragon* de 300 tx. Alors que les Américains réparent les dégâts, apparaît le brick corsaire *Hannah* de 200 tx, armé de 12 canons de 12 et deux de 6 (deux fois la taille de l'*Argo*!). Talbot n'hésite pas et attaque avec l'aide du corsaire américain *Macaroni*. L'*Argo* revient à New Bedford avec le *Dragon* et l'*Hannah*. Le 17 septembre 1779, le Congrès octroie une commission de capitaine de vaisseau au lieutenant-colonel Talbot, mais continue de le payer sur ce pied précédent jusqu'à un emploi par le Comité de la Marine. Réapprovisionné, le petit *Argo* croise ensuite devant Sandy Hook, en compagnie du corsaire *Saratoga* (capitaine Munroe), de Providence. Talbot force au combat le corsaire loyaliste new-yorkais *Dublin* (capitaine Fagan) et l'oblige à baisser pavillon. Quelques jours plus tard, l'*Argo* chasse de nuit une voile et se retrouve sous le bord d'un vaisseau de ligne britannique. Le corsaire américain se dérobe devant l'*HMS Raisonnable*. Au début de septembre, Talbot approche un corsaire britannique, la *Betsey*, brick d'une force considérable percé à 16, portant 12 pièces de 6, servi par un équipage de 38 hommes, et transportant du rhum. La canonnade oblige l'anglais à se rendre. Avec une autre prise, Talbot rentre à Providence où l'attend l'ordre de rendre l'*Argo* à son propriétaire. Ses courses ont permis à l'Armée de faire douze prises et 300 prisonniers. Les autorités veulent confier un autre navire à l'heureux capitaine : le *General Washington*, un croiseur privé de Providence armé de 20 pièces de 6 et servi par 120 hommes d'équipage. Durant l'été 1780, sa première course lui permet de prendre un riche marchand allant de Charleston à Londres. Il saisit un *indiaman* pour l'Irlande mais celui-ci est repris par l'ennemi. Par inadvertance, Talbot approche la flotte britannique de l'Amiral Arbuthnot, et il est chassé, notamment, par le *HMS Culloden* de 74 canons, qui le capture. Talbot, conduit à bord du *HMS Robuste*, est traité avec courtoisie par le capitaine Cosby avant son transfert à New York où il est confiné dans de mauvaises conditions sur le bâtiment prison *Jersey*. Fin 1780, avec 71 autres officiers de marine, il est embarqué sur le vaisseau de ligne *HMS Yarmouth* (capitaine Lutwidge) pour l'Angleterre durant un épouvantable voyage. Incarcéré à la prison de Old Mill à Plymouth, Talbot essaye plusieurs fois de s'évader. Il est libéré en octobre 1781 et gagne la France. Au début de février 1782, il rejoint le Rhode Island, depuis Nantes, sur un brick. Mais ce navire est capturé, deux semaines plus tard, par le corsaire britannique *Jupiter* dont le capitaine Craig lui déclare qu'il a été suffisamment prisonnier et lui fait prendre place sur un brick croisé, allant de Lisbonne à New York. De là, le corsaire gagne Faifield, dans le Connecticut. Puis, il passe plusieurs mois à Philadelphie, réclamant ses parts de prises. La guerre finie, il s'établit à Johnston, dans le comté de Fulton (État de New York) et s'engage

dans une brève carrière politique. En 1792-1793, il siège à l'assemblé de cet État puis, en janvier 1793, est élu à la Chambre des représentants comme fédéraliste. Il en est membre du 3 mars 1793 au 5 juin 1794.

La capture de navires marchands américains par des Barbaresques en Méditerranée amène le président Washington à demander la création de l'*US Navy* en 1794. Il confie à Talbot la troisième des six commissions de capitaine de vaisseau de la nouvelle marine, le 28 juin 1794. Durant un an, l'ancien corsaire supervise à New York la construction de l'*USS President*, une des nouvelles frégates. Puis il exerce la même mission avec l'*USS Constitution* (« *Old Ironsides* »), au chantier de la marine de Charleston, dans le Massachusetts. Il la commande de 1799 à 1801, durant la Quasi-Guerre avec la France, ouverte en mai 1798. Durant deux ans, à la tête de la station de Santo-Domingo, il traque les corsaires français aux Antilles. Au large de cette île, devant le port espagnol neutre de Puerto La Plata, il repère le corsaire *Sandwich* sous pavillon tricolore, à l'ancre. Le 11 mai 1800, un détachement de *Marines* s'en empare, mais il ne sera pas déclaré de bonne prise. Talbot démissionne du service en septembre 1801, à la suite d'une dispute à propos de son ancienneté avec le *Commander* Truxtun, pour se retirer à New York où il finira ses jours. Son nom est porté par plusieurs unités de l'*US Navy*.

Olivier Corre

☛ *BOSTON, CHARLESTON, ÉTATS-UNIS, LISBONNE, PROVIDENCE ISLAND, NANTES, NEW YORK,* PAVILLONS DES CORSAIRS ET PIRATES, *PHILADELPHIE*

TARIN DE CUSSY PIERRE PAUL
(28 août 1642-1691)

À la mort d'Ogeron, le gouvernement de la Tortue et côte de Saint-Domingue est donné à Nepveu de Pouancey plutôt qu'à Cussy, au neveu plutôt qu'à l'ami, selon un principe de survivance commun à l'époque. Ce n'est qu'à la mort de Pouancey et avec l'intérim du lieutenant de Roi Pardieu de Franquesnay que le Bourguignon prend enfin la direction de la partie française. Ses provisions datent du 30 septembre 1683, Cussy a alors 41 ans. Il est le fils de Jean Tarin, sieur de Monbertaud, natif de Beaufort-en-Vallée, et de Claude Suchon, épousée quatorze ans auparavant, qui donne à son époux huit enfants dont sept survivent. Rien ne prédispose Pierre-Paul, le dernier-né de la famille, à cette carrière coloniale. Son père est recteur à l'université de Paris et lecteur du Roi. Il ne semble pas avoir embrassé la carrière des armes, le père Le Pers affirmant qu'il n'avait jamais servi en Europe, Cussy lui-même se plaisant à affirmer n'avoir jamais fait « d'autres guerres que les perdrix à la campagne ». Le père Charlevoix contredit cette version, mentionnant des états de service en France et sa bravoure devant l'ennemi. Sa présence auprès d'Ogeron semble être ancienne. En 1670, les archives le signalent à Corné, en Anjou, où réside sa famille, à l'occasion d'un baptême. Il est donc « acclimaté » à la colonie depuis au moins quinze ans lorsqu'il revient vers elle afin d'en prendre le commandement (avril 1684). Par ailleurs, il possède une expérience personnelle de la course, commandant l'expédition de représailles contre Puerto Rico (août-novembre 1675). Une lettre de Lord Vaugham, gouverneur de la Jamaïque, signale que l'escadre hollandaise, qui détruit les marchands français le long des côtes domingoises en 1677, a récupéré un négrier capturé par Cussy avec environ 500 Noirs à bord et 28 livres d'or devant Curassol.

Le premier mémoire rédigé comme gouverneur porte essentiellement sur la flibuste : dix-sept navires et 1 875 hommes. L'expédition de la Veracruz vient d'avoir lieu, en pleine paix et une partie du pillage alimente la colonie. Pour le gouverneur de Saint-Domingue, la course contribue à la mise en valeur des plantations. Il fait remarquer au ministre « la grande quantité de nègres, indiens, mulâtres et mulâtresses que l'on a pris en diverses courses sur les Espagnols ». Quoiqu'il s'en défende, les grands capitaines flibustiers savent compter sur son indulgence : Laurent de Graffe, Michel Andresson et surtout

Grammont qui passe pour son bras droit, de l'avis de plusieurs colons. Après la prise de Campêche, en 1685, le gouverneur est accusé d'avoir perçu pour 12 à 13 000 l-t de « cadeau », tant en argent, esclaves ou perles et pierres précieuses. Pour son intérêt propre comme pour celui de la colonie, Cussy défend l'idée du maintien de la flibuste malgré la trêve de Ratisbonne. Tel n'est pas l'avis de Seignelay qui entend privilégier le commerce interlope des Malouins. Les Frères de la côte, de toutes nationalités, ne pouvant plus compter sur la Tortue ou le Petit-Goave, se dispersent. Beaucoup quittent les Antilles pour la mer du Sud. Cussy ne peut que regretter « d'avoir détruit la flibuste sur ordre de la Cour ». Au moins, les quelques confiscations de navires forbans, théâtralisées, lui permettent-elles, par des prête-noms, de racheter à vil prix des bâtiments pour ses propres besoins. Par ailleurs, les habitants le dénoncent dans un mémoire à charge, car des factions se forment. Grammont l'emporte auprès de Cussy, avec les deux Grénezé (Amont et Tocard) au détriment d'Andresson, Lagarde, Duchêne et de Le Sage, nettement moins bien traités. Tarin de Cussy, comme ses prédécesseurs, est un planteur, possédant une très belle habitation dans la Plaine française du Port-de-Paix ainsi qu'une autre au bord de la mer, l'équivalent de vingt-cinq concessions habituelles. Il produit du coton et de l'indigo et n'hésite pas à utiliser les vaisseaux du Roi pour les transporter en métropole. Lorsque la guerre revient, à partir de 1688, la colonie peut mesurer les conséquences dramatiques de l'éparpillement des flibustiers. Après une tentative sans grand résultat menée contre San Yago, dans la partie espagnole, en 1690, c'est au tour de l'ennemi de passer à l'offensive. Le 20 janvier 1691, dans la savane de Limonade, située dans le quartier du Nord, les *lanceros* ne laissent aucune chance aux colons français. Tarin de Cussy est percé de plusieurs coups, comme son lieutenant de Roi Franquesnay et près de 200 Domingois.

Philippe Hrodej

☛ ANDRESSON, AMONT, CORNIC, DUCHÊNE, FLIBUSTIERS, FRÈRES DE LA CÔTE, GRAFFE, GRAMMONT, *LA TORTUE,* LE SAGE, NEPVEU DE POUANCEY, OGERON DE LA BOUÈRE, *PETIT-GOAVE,* SEIGNELAY, TOCARD

TASSEL LOUIS (XVIIIe s.)

En juin 1744, Louis Tassel se voit confier le commandement du *Roi Stanislas*, un des quatre navires armés en course à La Rochelle pendant la guerre de Succession d'Autriche. L'armateur, Robert Beltrémieux, négociant rochelais, a équipé en course une frégate construite à La Rochelle, de 200 tx, bien armée (20 canons, 4 pierriers sans compter un abondant armement individuel dont 130 fusils) avec à bord 180 hommes recrutés sur les littoraux d'Aunis et de Saintonge, à La Rochelle, Ré, Charente et surtout dans les paroisses maritimes de la Seudre, vivier des équipages rochelais. Le *Roi Stanislas* quitte les rades de La Rochelle, le 10 juin 1744, pour prendre sa croisière au large de l'Irlande, secteur stratégique mais difficile et dangereux. Dès le 18, il prend en chasse un voilier anglais, la *Grémarie* de 160 tx, sortant de Dublin pour gagner Philadelphie. Deux coups de canon suffisent pour l'amariner sans difficulté. Seul problème, la *Grémarie*, transporte 85 hommes et 46 femmes « passagers », pour l'essentiel des condamnés déportés vers l'Amérique qu'il faut transborder sur le corsaire déjà surchargé. Faisant cap vers le sud, suivi par la prise, il arraisonne sans un coup de feu deux jours plus tard le *Saint-Antoine des Âmes*, navire portugais de 130 tx, chargé de vin, d'oranges, de citrons. Tout se complique lorsque la petite flottille est prise en chasse par une frégate de la *Navy*, d'une puissance de feu équivalente à celle du *Roi Stanislas*. Le combat s'engage, acharné : après deux heures et demie, le corsaire se retire « pour se raccommoder », « ayant plus de la moitié de ses manœuvres coupées ». Mais la frégate revient à la charge et cherche à aborder le corsaire « luy ayant jetté ses grappins » avant d'être repoussée par la vivacité du feu du corsaire ». Les deux navires se retirent chacun de

leur côté. Le *Roi Stanislas* déplore 7 tués (sans compter deux passagers) et 12 blessés dont le capitaine Tassel. Les deux prises ont été sauvegardées et peuvent gagner Brest et La Rochelle. Mais, sur la route, en escale à Saint-Martin de Ré, l'équipage de prise de la *Gremarie*, de connivence avec plusieurs marins et marchands du petit port, se livre à un vaste pillage des marchandises du navire à l'origine d'une longue procédure judiciaire menée par l'amirauté. De son côté, le corsaire, sévèrement secoué par le combat, doit relâcher plusieurs mois à Brest puis à La Rochelle avant d'être à nouveau opérationnel fin octobre 1744. Ces coûteuses immobilisations (plus de 30000 l-t) plombent déjà lourdement le bilan financier de la campagne.

Sans doute mal remis de ses blessures, Louis Tassel est remplacé par un nouveau capitaine, Duplessis. Le *Roi Stanislas* reprend la mer le 29 octobre et gagne sa zone de croisière au large de l'Irlande. Après un mois de traque dans des conditions de mer difficiles, il finit par prendre en chasse un bon trois mâts de 200 tx, le *Black River,* finalement rattrapé après avoir tiré huit à neuf coups de canons. La prise qui revenait de la Jamaïque chargée de sucre et de tafia est une bonne affaire. Mais l'équipage, toujours aussi indiscipliné, déborde l'état-major du *Roi Stanislas* et se livre à un sévère pillage de la prise : « ils pillèrent tout ce qui leur tomba sous la main […], ont enfoncé tous les coffres et armoires », ce qui donnera lieu à une nouvelle procédure de l'amirauté. Pour terminer la campagne, le corsaire rencontre un corsaire anglais avec une nouvelle canonnade à la clé. Après la vente des prises et des cargaisons, le 2 février 1745, le propriétaire-armateur Robert Beltremieux vient déclarer devant l'amirauté que « le temps de la course est fini » et qu'il veut « liquider et finir la société ». Si la vente de la *Gremarie* n'a rapporté que 19000 l-t, en revanche la riche cargaison du *Black River* a produit plus de 100000 l-t et permet de sauver l'armement. Mais une fois déduits les frais d'armement, de relâches, de décharge, réglées les taxes et versé à l'équipage son tiers du produit des ventes, soit 38000 l-t, l'opération s'avère déficitaire pour l'armateur, soit une perte de plus de 12000 l-t. Le *Roi Stanislas* offre l'exemple de campagnes difficiles, toujours très risquées avec, à l'arrivée, un armateur qui ne retrouve pas sa mise, un capitaine blessé, un autre désobéi, un équipage secoué par des mois de croisière stressants et qui bascule dans le pillage ; autant de réalités de la course ordinaire.

Jacques Péret

☛ *BREST, LA ROCHELLE, PHILADELPHIE*

TEACH OU THATCH EDWARD DIT *BARBE NOIRE*, APPELÉ AUSSI *DRUMMOND*
(?-21 novembre 1718)

Élevé à Bristol selon les uns, natif de Caroline du Sud selon d'autres (Johnson), ou encore né à la Jamaïque (Charles Leslie), il est avéré qu'il traverse la guerre de Succession d'Espagne comme flibustier sous le nom d'Edward Teach. En 1707, les Britanniques entretiennent sept vaisseaux en station à la Jamaïque, ce qui est insuffisant pour protéger l'ensemble des établissements. Comme beaucoup, Teach refuse de se sédentariser après Utrecht, tout comme il refuse d'endosser l'uniforme de marin dans la *Navy* ou au commerce : existence trop rude, soumise à d'incessantes brimades et mal payée. Il tourne forban, opérant depuis New Providence aux Bahamas où serait présente une population de 800 flibustiers. En 1716, Teach s'embarque sous les ordres de Benjamin Hornigold. Il se montre si déterminé que son capitaine ne tarde pas à lui confier le commandement de l'un des trois sloops qui ont été capturés. Les deux hommes mènent une croisière de terreur le long des côtes nord-américaines avant de revenir se ravitailler à Nassau. L'une de leurs prises la plus riche, capturée dans la mer des Antilles, est la *Concorde.* Ce navire nantais de 200 tx, 20 canons et 75 hommes est commandé par Pierre Dosset et armé par René Montaudouin. Il avait chargé près de 520 Noirs à Juda. Capturé à l'île de Bicoya (ou Bequia) près

de Saint-Vincent, les forbans échangent le navire contre un autre de 40 tx, la *Mauvaise Rencontre*, dont Dosset reprend la direction et amène à la Martinique 375 Noirs. Dans la mesure où 61 esclaves sont morts durant le *middle passage* et qu'autant ont été vendus à la Grenade, on peut considérer que le pirate ne s'intéresse pas à ce genre de cargaison. Teach est élu capitaine du négrier, rebaptisé la *Queen Ann' Revenge* et remanié par l'ajout de 20 canons supplémentaires. Il monte alors le plus puissant vaisseau de la flotte pirate. Cette puissance lui permet d'affronter avec succès le *HMS Scarborough* de 30 canons. Ce vaisseau, armé à la Barbade pour s'emparer de lui, se montre impuissant. C'est en allant caréner dans la baie du Honduras que Barbe Noire, en mai 1717, rencontre Stede Bonnet (*Revenge*). À eux deux, ils se saisissent d'au moins dix-huit navires en six mois. La plupart sortent de St Kitts ou de la Guadeloupe chargés de sucre. La *Margaret* commandée par Henry Bostock est ainsi délestée de son bétail, de ses porcs, livres et instruments de navigation, mais personne au sein de l'équipage n'est blessé. Monté à bord, Bostock s'aperçoit du luxe dans lequel vivent les pirates. Contrairement à Hornigold, Teach refuse l'amnistie et poursuit ses déprédations. Faisant aiguade à proximité de la côte du Belize, il s'empare d'un sloop jamaïcain commandé par David Harriot (*Adventure*). Dans la baie du Honduras, quatre sloops sont capturés, l'un est brûlé, les autres relâchés. Par la suite, un marchand bostonien du nom de *Protestant Caesar* paie les pendaisons qui ont eu lieu dans le Massachusetts en faisant l'objet de représailles, étant pillé puis incendié. C'est une petite escadre qui remonte sur la Caroline, les trois navires précités sont renforcés par un sloop espagnol et deux petites pataches (400 hommes en tout). Un brigantin et deux sloops sont saisis en chemin, puis, à la fin du mois de mai 1718, Barbe Noire réalise neuf prises devant Charleston, dont le *Crowley* (Robert Clark) qui transporte une importante somme d'argent en espèces et un membre du Conseil du gouverneur. Teach se permet le luxe de bloquer durant presque une semaine le port. Les Caroliniens sortant tout juste d'une guerre épuisante contre les Indiens Tuscarora, la côte est sans ressource, il faut céder au chantage. Les autorités locales envoient un coffre rempli de remèdes demandé par les pirates – pour une valeur de 300 à 400 £ –, avec de quoi soigner les maladies vénériennes dont l'équipage est affecté. L'escadre fait voile sur la Caroline du Nord. Au début du mois suivant, dans les eaux peu profondes de l'anse Topsail (actuelle anse Beaufort), la *Queen Ann' Revenge* s'échoue, tout comme l'*Adventure*. Cet accident est-il volontaire ? On prête à Barbe Noire l'intention de se débarrasser de la plus grande partie de ses compagnons, ne conservant qu'un équipage trié sur le volet. Un équipage plus restreint bénéficiant de plus grandes parts, quant au trésor, il aurait été transbordé sur un navire plus petit. Les autres capitaines pirates sont furieux, d'autant que 17 hommes ont été abandonnés sur une côte déserte. Bonnet et Harriot, qui préfèrent se séparer, sont capturés en septembre à l'embouchure de la rivière du cap Fear. Teach, débarrassé de ses comparses, se réfugie à Pamlico Sound, dans le village de Bath Town, où il obtient le pardon du gouverneur Charles Eden et de son secrétaire Tobias Knight. Cette colonie est bien moins prospère que sa voisine septentrionale, la Virginie, avec son tabac, et que sa voisine méridionale, la Caroline du Sud, avec son riz. Si toutes les colonies accueillent favorablement les contrebandiers, celle-ci reçoit en plus les pirates. L'*Adventure* est même reconnue de bonne prise sur les Espagnols (alors qu'elle a été prise sur les Anglais). Barbe Noire épouse la fille d'un planteur, âgée de 16 ans. Si Johnson fait passer, à l'occasion, Barbe Noire pour un goujat coupable d'atrocités sanglantes ou sexuelles, rien ne vérifie ses dires à propos de cette union. Il est sûr que les pirates décident très vite d'écumer à nouveau les mers, d'abord vers la Pennsylvanie où le gouverneur ne peut que prononcer un état d'arrestation sans moyen d'aller plus loin. Au retour, Teach s'empare d'un négrier avec 90 esclaves vendus à Bath avant de repartir croiser sur la Bermude. Plusieurs bâtiments anglais sont pillés

ainsi que deux français venant de la Martinique, l'un sur lest, l'autre chargé de sucre et de cacao. Les deux équipages se retrouvent sur le premier navire ; le second, déclaré sans âme qui vive, est jugé de bonne prise comme épave à Bath. Le gouverneur et son secrétaire perçoivent pour leur zèle quelque 80 barriques de sucre. Par prudence, le navire est brûlé puis coulé dans la rivière. Ces activités finissent par faire peur aux colons qui décident d'en référer au gouverneur de la Virginie, Alexander Spotswood. Ce dernier est d'autant plus tenté de réagir qu'il vient d'apprendre que Teach, de retour à l'anse d'Ocracoke, se prépare à fortifier le lieu pour en faire un « nouveau Madagascar ». Il profite de la présence de deux frégates garde-côtes (le *Lyme* et la *Pearl*) pour en tirer les meilleurs hommes confiés au lieutenant du *Lyme*, Robert Maynard. Deux sloops sont armés. Les têtes de tous les pirates sont mises à prix, de 10 £ pour le matelot à 100 £ pour Teach. Le secret de l'expédition n'est pas gardé très longtemps, mais Barbe Noire ne paraît pas vouloir prêter attention à l'avertissement. Le 21 novembre 1718, le combat est féroce. Teach a toujours cultivé soigneusement son image, avec sa longue barbe où sont enlacés des rubans ou des mèches de chanvre qu'il allume à l'occasion, son sabre et ses six pistolets portés en bandoulière. En montant à l'abordage, ivre, Teach reçoit un premier coup de feu. On lui prête 35 blessures dont cinq par balle. De part et d'autre, une vingtaine d'hommes ont été tués. Maynard exhibe la tête du vaincu au bout du beaupré. A-t-il emporté avec lui le secret concernant son trésor ? Il disait que seul le diable en était informé.

Philippe Hrodej

☛ *Boston*, Bonnet, *Charleston*, Flibustiers, *Guadeloupe*, Hornigold, Montaudouin, *New Providence*

Tew Thomas (?-1695)

Thomas Tew est issu d'une famille respectable du Rhode Island et apparaît dans les archives comme capitaine marchand. En 1692, il s'intéresse à l'armement en course du sloop *Amity* de 8 canons. En décembre, il appareille de la Bermude, de conserve avec un autre sloop commandé par George Dew, sous commission d'Isaac Richier, lieutenant-gouverneur de l'île. L'objectif est de se rendre en Gambie avant d'aller, avec l'appui de la *Royal African Company*, attaquer l'île de Gorée. Durant la traversée, l'*Amity* se trouve isolée en raison d'une tempête. Qu'il s'agisse des aléas de la vie ou d'un plan préparé d'avance, Tew devient pirate et fait voile vers l'océan Indien. Dans le détroit de Bab el-Mandeb, il s'empare d'un navire arabe richement chargé qu'il ramène, le 19 octobre 1693, à l'île de Sainte-Marie de Madagascar. Le partage du butin dégage l'extraordinaire somme de 1 200 £ pour chacun des 60 hommes de l'équipage (Johnson évoque, en exagérant la chose, 3 000 £). À cet endroit, Johnson place la rencontre imaginaire avec Misson, pirate français. Carénée, avitaillée, l'*Amity* prend la route du retour, le 23 décembre. Tew et la plupart de ses hommes touchent le Rhode Island en avril 1694, avec pour 100 000 £ d'or et d'argent. Les armateurs reçoivent environ 45 000 £ ; la part de Tew s'élève à 8 000 £. L'*Amity* est réarmée à Newport alors que le gouverneur de New York, Benjamin Fletcher, accepte de délivrer une nouvelle commission contre la somme de 300 £. Cette tolérance se double de beaucoup d'intérêt. Lors de parties ou de bals, l'épouse et les deux filles de Tew paraissent parées de bijoux précieux et de riches soieries. Le gouverneur demande simplement que le pirate s'engage à faire son retour à New York. En novembre 1694, Tew appareille sans masquer sa destination. Six mois plus tard, l'*Amity* se joint à l'escadre d'Every dans la mer Rouge où Tew est tué d'un coup de feu tiré du *Fateh Mahmadi*. Le pavillon du pirate portait un bras et un sabre.

Philippe Hrodej

☛ *Boston*, Every, *New York*, *Sainte-Marie*

Thomas des Essarts Jean Claude Augustin (1765, Paimpol-1861, Plounez [Bretagne])

La famille de Jean Claude Augustin est originaire du Berry. Le fils de Jean Claude Thomas des Essarts et de Françoise Jeanne Gaultier débute dans les années 1780 comme commis chez Louis Blaize Maisonnneuve père, avant de fonder sa propre maison de commerce en 1796. En pleine guerre, il se lance dans la course et devient – avec vingt-huit armements à son actif entre l'an V et 1813, *L'Espérance*, la *Minerve*, la *Laure*, le *San-Josepho*, etc. – le plus gros amateur corsaire malouin des périodes révolutionnaire et impériale. Le négociant est heureux en course : ses armements font soixante-douze prises pour un chiffre brut de 5 millions de francs et plus de 3 millions de gains versés aux intéressés, soit globalement trois fois leur mise. Seuls deux de ses navires sont pris par l'ennemi – la *Laure* en l'an IX et le *San-Josepho* en 1810 – et les sources ne déplorent qu'un seul naufrage, celui des *Deux Frères* en 1808. Augustin Thomas des Essarts devient sous l'Empire le citoyen le plus riche du département de l'Ille-et-Vilaine. Armateur hors pair, il est également connu des services de la Marine pour ses infractions répétées au règlement des comptes de campagne selon une technique bien connue : en gonflant les frais d'armement (fournitures au navire, journées d'ouvriers) l'armateur déclare aux actionnaires un bénéfice inférieur au bénéfice réel et perçoit la différence ; gonflement de sa commission en tant qu'armateur ; tentative de fraude sur les droits versés à la caisse des Invalides. Sa gestion est régulièrement remise en cause par le ministre de la Marine : en 1804-1805, il est débouté de sa requête (plusieurs dépenses non justifiées s'élevant à près de 11 000 fr.) dans la liquidation générale de la troisième campagne du *Général Pérignon*. En 1807, une somme de 1 513 fr. est soustraite de la liquidation générale de la deuxième course de la *Constante*. Sa nouvelle situation lui permet d'investir massivement dans le foncier : vingt-cinq acquisitions en vingt-cinq ans – essentiellement sous l'Empire – d'une valeur supérieure à 650 000 fr., dont les terres de la Villeneuve et de la Mancellière en 1811-1812, pour un montant de 385 000 fr. Les biens nationaux sont en revanche contractés sous l'identité de sa belle-mère, la veuve Desmarais, présentée en 1792 comme son associée. Elle acquiert en prairial an II (juin 1794) les terres du Tertre Verrine, de la Villehoux et de la Hulotais, ainsi que la propriété des Guimerais, nobles émigrés de Saint-Servan. Augustin Thomas des Essarts a en effet épousé en février 1790, Jeanne Marie Vincent Desmarais, dont il aura trois enfants : Augustin Narcisse (1792- ?) ; Flore Clémentine (1794 ?) et Héloïse (1799- ?) qui s'uniront au début du XIX[e] siècle à deux familles de la bourgeoisie malouine : les Hovius – imprimeurs passés au négoce qui donnent un maire à la cité en 1830 – et les Latimier-Duclézieux, armateurs. Très tôt politisé, Augustin Thomas des Essarts appartient à cette bourgeoisie d'affaires récemment implantée sur le Rocher. Il adhère au mouvement des jeunes citoyens de Saint-Malo et parle de lui dans sa correspondance comme du « vieux patriote de 1789 ». Il gravit rapidement tous les échelons du pouvoir commercial et politique local : président du district de l'an II à l'an VII, vice-consul du Danemark par intérim en l'an X, il devient maire en 1807 et président de la Chambre de commerce. Il est nommé, l'année suivante, membre du Conseil général de commerce à Paris, mais n'y siégera qu'à partir de 1816. Réélu aux fonctions municipales en 1813, Augustin Thomas assure les fonctions de sous-préfet par intérim jusqu'en 1815. Les années 1814-1815 sont pour le négociant, l'apogée des honneurs, de la notabilité et de la respectabilité. Il est nommé chevalier de la Légion d'honneur en 1814 en récompense des services administratifs rendus sous Napoléon, mais son soutien à l'Empereur lors de l'épisode des Cent-Jours retarde l'envoi des lettres patentes jusqu'en mars 1819. Ses appuis et le soutien indéfectible de son ami, le baron Bonnaire, préfet du département, lui permet-

tent néanmoins d'être anobli par Louis XVIII, en octobre 1814, en qualité d'écuyer et d'obtenir un titre transmissible pour son fils. Cependant, sa réussite aussi éclatante que rapide suscite de nombreuses jalousies, particulièrement au sein de la vieille bourgeoisie malouine. Objet d'une campagne de calomnies et d'une dénonciation orchestrée par les membres de la vieille élite négociante, Augustin Thomas des Essarts est contraint de s'exiler dix-huit mois à Paris. Il quitte le négoce en 1820, laissant à son fils et son gendre, Jean Marie Ollivier Latimier-Duclézieux époux d'Héloïse, le soin de poursuivre les affaires familiales. Il est fait officier de la Légion d'honneur en 1836, puis baron d'Empire en 1848. Il meurt à l'âge de 96 ans en Côtes-du-Nord (actuelles Côtes d'Armor).

Karine Audran

☛ Blaize de Maisonneuve, *Saint-Malo*

Thomas Jacques (1665-1685)

L'affaire Thomas de Royan ne concerne, à ses débuts, qu'un jeune capitaine marchand, garçon d'armateur qui aurait dû être à même de répondre à la confiance paternelle. Démons de l'aventure ? Désirs de prouver des aptitudes ? Piège tendu à un individu influençable par des flibustiers à la recherche d'une coque pour prolonger une vie de forban, la paix revenue ? Jacques Thomas, le père, est armateur et propriétaire de navires à Royan. Son fils aîné, Jacques, n'a que 17 ans lorsque qu'il lui confie un de ses bateaux, la *Marie-Anne*, de 100 à 120 tx, à destination des Antilles. Malgré sa jeunesse, le voyage paraît s'effectuer dans de bonnes conditions puisque la même boucle est réalisée en 1683. Dès novembre 1683, Jacques Thomas repart livrer ses marchandises. Son jeune frère lui emboîte le pas quelques mois plus tard : Moïse Thomas vient d'avoir 17 ans. Il mène le *Prophète Samuel* à Cayenne et à la Martinique, effectue deux autres traversées en 1685, malgré la Révocation. Les Thomas sont en effet huguenots. En définitive, une dizaine d'armements, tous à Bordeaux, tous couronnés de succès. Y a-t-il compétition entre les deux frères ?

En 1684, Jacques Thomas arme un navire qui jauge 150 tx, l'*Union.* L'aîné reçoit le commandement avec Pierre Faneuil, marchand de La Rochelle, bourgeois et propriétaire en partie comme chargeur. Les hommes de l'équipage sont de Royan ou des proches environs à l'exception de deux marins rochelais et du chirurgien, originaire de Tonneins. C'est la raison qui permet de comprendre pourquoi au moins les deux tiers des marins suivront sans broncher leur capitaine dans l'illégalité : dépendance de ces gens de mer à l'égard de leur employeur, mais également confiance absolue envers le capitaine. La moyenne d'âge de l'équipage, à savoir 23,4 ans, est un facteur supplémentaire. S'ajoute la promesse de butin' le partage ayant lieu à la flibustière. Le basculement dans l'illégalité peut s'expliquer par l'échec d'une opération commerciale du fait d'une surabondance de marchandises dans la partie française de Saint-Domingue et du manque d'expérience d'un capitaine qui n'a pas eu le loisir de mettre en pratique la prudence du parfait négociant. À son arrivée, en septembre, Jacques Thomas ne peut écouler sa cargaison consistant en vin, farine, eau-de-vie et lard. Dans un premier temps, il pense à avictuailler les flibustiers puis demande une commission à Tarin de Cussy. Celle-ci expire le 18 mars 1685, soit une validité de soixante-dix jours. Aux dires du gouverneur, « ce jeune étourdi prend conseil de trois ou quatre séditieux ». Cet armement en guerre renforce son équipage, à présent composé de 130 hommes, et entraîne un changement de nom pour l'*Union,* rebaptisée la *Subtile.* Avant de quitter les Antilles, Jacques Thomas pille 40 tonneaux de vin sur un marchand rochelais commandé par un cousin, puis de la farine, du lard et du bœuf sur un bâtiment anglais, au débouquement des Caïques. Les murmures de son ancien équipage se changent en stupeur lorsque la *Subtile* prend brutalement la direction de l'Afrique et qu'un autre anglais est entièrement pillé, la coque incendiée sous

prétexte qu'aucun passeport n'a été trouvé. Sur les côtes guinéennes, Thomas s'empare ou oblige à s'échouer quatre frégates interlopes britanniques et un navire hollandais. Dans ce dernier, capturé devant Assiny au mois de juillet, en plus des marchandises de traite se trouvent de la poudre d'or et de l'argent. Le 2 octobre, la *Subtile* gagne l'île au Prince pour faire des vivres. C'est la fin du périple pour le jeune Royannais. Accueilli avec les honneurs par les Portugais, il disparaît dans le fort avec sept ou huit hommes. Qu'il ait été pendu est fort probable. Une autre chaloupe essuie le feu des Lusitaniens. À bord, l'équipage prend connaissance de la teneur de la commission et décide de rebrousser chemin « ne voulant pas se mettre la corde au col ». La route de retour donne sans doute le temps de se forger un alibi commun, au vu de l'uniformité des dépositions. Le 7 janvier 1686, l'inventaire de la *Subtile* est dressé au Cap. En onces, gros et grains, plusieurs kilos d'or sont retrouvés.

Philippe Hrodej

☛ *Bordeaux, La Rochelle,* Tarin de Cussy

Thomazeau Louis Gilles Zacharie (1766-1834)

Fils de Nicolas Thomazeau et Michelle Jeanne Ganne, Louis Gilles Zacharie apparaît dans les minutes du tribunal de commerce avant la Révolution française. On le retrouve à la tête de deux armements au Banc, c'est-à-dire à la pêche à Terre-Neuve en 1785 et 1786, ainsi qu'au petit cabotage. Intéressé tardivement à l'activité corsaire, il organise quatorze armements de l'an VIII à 1813 dont six en association. Trois navires sont pris par l'ennemi : le *Malouin* en l'an IX, le *Malouin* en l'an XI et le *Spéculateur* en 1811. La *Junon* fait naufrage en 1810. Les corsaires armés par Thomazeau réalisent quatorze captures. Il s'agit d'une évaluation minimale car les sources restent muettes quant à la rentabilité de cinq armements. Une campagne est en revanche officiellement enregistrée comme une « perte totale » et une seconde comme une « perte probable » : un armement sur deux semble donc se solder par une absence complète de prises. La flotte de Thomazeau est hétérogène. Elle compte sept navires qui jaugent de 25 à 136 tx. La première course du *Malouin,* réalisée sous l'association Thomazeau et Robinot, fait trois captures – l'*Albion*, le *Bruslow* et *l'Edouard Mary* de Jersey désarmées à Brest et Paimpol – représentant un produit net global supérieur à 250 000 fr. En l'absence du compte de liquidation générale et définitive, il est impossible de savoir si cette campagne est rentable. En 1809, Thomazeau s'associe à Jean-Baptiste Amiel, armateur malouin originaire du Doubs, avec lequel il crée une société pour l'armement de la *Junon*. Le corsaire effectue quatre prises anglaises : l'*Ann*, le *Chelmers of London*, le *Patent* et le *Calista* qui offrent un produit net de prises de plus de 2 millions de francs. On s'étonne, en revanche que le gain aux intéressés ne s'élève qu'à 313 859 fr, mais le dépôt d'un jugement arbitral au tribunal de commerce de Saint-Malo en novembre 1811 donne un élément de réponse. L'armateur Gabriel Henry Alexandre de Morlaix, associé à la course de la *Junon,* dépose plainte pour le non-paiement de sa commission et de ses dépenses en tant que consignataire de prises. La somme modeste (13 872,80 fr.) est loin d'expliquer le gouffre entre le produit des ventes des cargaisons et des prises, et les intérêts versés aux actionnaires. Mais cet oubli comptable en rappelle d'autres et un acte antérieur présente, en 1808, Thomazeau débiteur de la caisse des Invalides pour la seconde course du *Malouin* qui a eu lieu plus de sept ans auparavant. La troisième course du *Spéculateur*, 80 tx., armé par les mêmes en 1811 s'avère un échec. La prise anglaise, le *Sedbury,* ne réalise qu'un produit net de 59 815 F, inférieur au compte d'armement s'élevant à plus de 74 000 fr. Les intéressés doivent faire face à une perte sèche de 19 141 fr. Il en est de même pour la première course du *Malouin*, armé la même année par le seul Thomazeau, qui ne fait qu'une maigre capture – le *Lively* – insuffisante pour ren-

tabiliser la campagne. Les actionnaires sont une nouvelle fois perdants. En 1812, la chance tourne enfin : l'unique prise de la *Junon* de 136 tx (la *Marianna* désarmée à Brest) réalise un produit net de près de 364 000 fr. et offre un bénéfice de 110 825 fr. aux intéressés. Les deux dernières campagnes ne font aucune prise. Globalement, les campagnes de Louis Gilles Zacharie Thomazeau sont décevantes. Loin d'adopter la course comme activité de substitution unique, l'armateur reprend dès l'an X ses armements au petit cabotage, puis à destination de Saint-Pierre et Miquelon à partir de 1816. Armateur dynamique, Thomazeau appartient à l'élite négociante malouine : élu membre du conseil municipal en l'an XIII, il est adjoint en 1809, puis de nouveau en 1812. Reporté sur la liste des négociants notables de l'arrondissement de Saint-Malo en 1815, 1817 et 1823, Thomazeau est élu juge suppléant au tribunal de commerce en 1819 et réélu en 1821. Présent sur la liste des Cent plus imposés de la commune de Saint-Malo sous l'Empire, il est inscrit avec une contribution d'un montant total de 1 200 fr.

Karine Audran

☛ *Brest, Morlaix, Saint-Malo*

Thurot François (21 juillet 1727, Nuits Saint-Georges-1760, Kirkmaiden, [Écosse])

Fils de maître de poste, François Thurot est un adolescent batailleur. Il fait de brèves études de chirurgie et trouve un embarquement sur un corsaire à Dunkerque. Le navire est pris à la sortie du port. François Thurot se retrouve prisonnier aux côtés du maréchal de Belle-Isle mais celui-ci refuse de le prendre dans sa suite qui rentre en France. François Thurot parvient à s'évader de Portsmouth avec un canot à rames et atterrit à Calais. Il navigue successivement comme matelot puis pilote. En 1748, il est second sur le corsaire la *Rusée* de Boulogne (capitaine Jean Dubois dit Mézières). En juillet, il reçoit le commandement du corsaire la *Levrette* de Boulogne, petite chaloupe de 6 tx, avec lequel il s'empare de la *Pucelle de Gand*, dogre hollandais de 65 tx, parti de Zericksee, en Zélande. Avec ses gains, il s'installe en Angleterre faisant du commerce mais également de la contrebande avec les ports de la côte d'Opale.

En mai 1756, le maréchal de Belle-Isle lui fait obtenir le commandement de la corvette du Roi la *Friponne*. En mission dans la Manche, François Thurot s'empare au large de Douvres du *Hawk*, cotre de 16 canons, puis, pris en chasse par cinq garde-côtes, il s'échappe à la rame. Nommé capitaine de flûte, il s'associe en juillet 1756 pour moitié avec Pierre Merlin, armateur de Saint-Malo et participe à un des rares armements financés par la Cour pendant la guerre de Sept Ans. Le Roi met sur la table 300 000 l-t, suivi par le maréchal de Belle-Isle. Le 12 juillet, Thurot appareille de Saint-Malo sur le *Belle-Isle* (40 canons), accompagné du *Chauvelin* (36 canons), commandé par le capitaine malouin Duhoux-Desages, et deux découvertes, le *Bastien* et le *Gros-Thomas*. Le lendemain, il est poursuivi par deux vaisseaux anglais puis combat le 25 une frégate anglaise de 36 canons qui s'échappe sans que le *Chauvelin* ait vraiment combattu mais Thurot a 9 morts et 25 blessés. Le 1er août, il est à nouveau attaqué par trois frégates anglaises du *closed blocus* mais s'enfuit au prix de 5 tués et 12 blessés. Après avoir réparé à Flessingue d'où il repart le 18 septembre pour la côte d'Écosse, il rançonne plusieurs navires. Séparé du *Chauvelin* et des autres corsaires, il remonte sur Bergen puis sur Göteborg, parvenant à renouveler ses vivres et à réparer sans revenir en France. Parti de Göteborg le 11 mai, il attaque la côte écossaise, rançonnant ou prenant des navires sortis d'Édimbourg. Il affronte deux navires anglais, le *Dolfin* et le *Solbay*, qu'il repousse brillamment tuant le capitaine Craig et blessant grièvement Malclowe qui commande le *Dolfin* mais il perd de son côté 19 hommes et 34 sont blessés. Rejoint par le corsaire de Calais, l'*Émerillon* (capitaine Potier), il arme une prise en corsaire : le *Homard* qu'il confie à

son premier lieutenant Payen. Ayant levé l'ancre le 3 juin, ces trois bâtiments font de nombreuses prises conduites à Göteborg. Mais les capitaines se disputent pour le partage des prises. Thurot reste à croiser à l'entrée de la Baltique et des Féroé, s'emparant de caboteurs et de pêcheurs. Cette brillante croisière se termine à Dunkerque le 15 février 1759. Il a fait au total dix-huit prises et une rançon.

Le courage et l'acharnement de Thurot le font appeler à la Cour où il obtient la faveur de Choiseul et de la Pompadour. Thurot est chargé, à partir de Dunkerque, d'opérer une diversion sur l'Irlande ou sur l'Écosse pour aider Conflans à sortir de Brest et à opérer son débarquement. La flotte de Thurot se compose du *Maréchal de Belle-Isle* (600 tx, 44 canons), du *Bégon* (500 tx, 38 canons), de la frégate du Roi la *Blonde* (300 tx, 32 canons), venue de Lorient, de la *Terpsichore* (200 tx, 24 canons) et de l'*Amaranthe* (180 tx, 18 canons) de Boulogne, plus du *Faucon*, ex-*Hawk*, 45 tx. En théorie, Le Couteulx, banquier à Paris, et Tugghe, armateur de Dunkerque, sont les armateurs mais les fonds, soit 520 000 l-t, sont fournis par le trésorier de la Marine. Parallèlement, Thurot prend 210 000 l-t d'intérêt sur les 461 000 l-t du vaisseau le *Bégon*, armé par Briansiaux qui se joint à l'expédition.

La flotte embarque le 3 septembre 1 360 hommes issus des grenadiers des Gardes françaises, des régiments d'Artois et de Bourgogne sous les ordres du brigadier d'infanterie de Flobert. Les instructions secrètes prescrivent à Thurot d'attaquer Bristol ou Newcastle, à défaut un port d'Angleterre et de brûler tous les navires et les magasins de la Marine « ainsi que les Anglais en ont usé l'année dernière à Saint-Malo ». L'expédition est donc essentiellement militaire et de représailles mais le projet est rapidement connu des Anglais. Une tempête éloigne l'escadre anglaise de blocus et Thurot appareille le 15 octobre pour ravager la côte des Féroé. Il est poursuivi par le commodore Boys mais lui échappe pour attaquer les côtes d'Irlande.

Une tempête disperse la division de Thurot, l'*Amaranthe* disparaît corps et biens. Thurot regroupe ses forces, le *Belle-Isle,* la *Blonde* et la *Terpsichore,* le 18 février 1760, et entre dans la baie de Carrikfergus, à 10 milles de Belfast. Après trois tentatives, les 800 hommes débarqués s'emparent de la ville qui est mise au pillage. Thurot repart le 27 février mais le 28, il est attaqué par trois frégates anglaises au large de l'île de Man. Un combat très violent s'engage au cours duquel Thurot est tué. Il sera enterré au cimetière de Kirkmaiden en Écosse. Les trois bâtiments français surclassés finissent par se rendre. À la mort de Thurot, sa veuve d'origine irlandaise, du nom de Smith, doit se convertir au catholicisme pour obtenir, avec le soutien de la Pompadour, une rente annuelle de 300 l-t. En 1791, sa fille, née en 1759, demandera un secours « aux représentants de la nation française. ». Briansiaux, le premier armateur corsaire de Dunkerque, n'obtiendra jamais le remboursement des 600 000 l-t avancées dans l'expédition. Louis XV l'anoblit, le faisant chevalier, seigneur de Milleville mais, en 1793, Briansiaux, ruiné, âgé de 65 ans, vivant misérablement à Paris, demande en vain à la Convention de le dédommager.

Le *Bégon* qui s'était séparé de l'escadre fait quelques prises et limite sa perte à la somme cependant très élevée de 280 000 l-t. La dernière expédition de Thurot apparaît bien peu corsaire même si le pillage à terre était autorisé. Elle relève surtout de la stratégie de destruction de l'État. Corsaire mais également capitaine de brûlot aux ordres du Roi, par ses combats et son courage, Thurot mérite bien son surnom de « Jean Bart bourguignon ».

Patrick Villiers

☛ *BOULOGNE, BREST, CALAIS, DUNKERQUE, FLESSINGUE, SAINT-MALO*

TILLY JEAN (?-ap. 1712)

Jean Tilly est un corsaire particulièrement original : il navigue sans interruption de 1703 à 1712, mais aucun de ses navires ne dépasse les

30 tx ! Il commence ses exploits en septembre 1703 sur la chaloupe l'*Industrie* de 2 tx et 9 hommes. Après une escale à Calais, il fait un raid dans la Tamise, abandonnant sa chaloupe qui prenait l'eau pour un navire pêcheur qu'il délaisse pour s'emparer de deux petits navires anglais, l'un chargé de pierres, l'autre de marchandises diverses, la *Sarah Duth* et l'*Effort*. Il prend ensuite, le 15 novembre, le commandement du *Petit Dauphin* de 30 tx, 6 canons et 47 hommes. Au cours de sa campagne qui dure jusqu'au 24 janvier 1704, il fait trois prises, les *Deux Frères* de Hambourg qu'il conduit au Havre le 17 janvier, et les deux autres en association, la *Fortune* de Flessingue avec Guillaume Gilles, de Calais, sur la *Suzanne* de 25 tx, et avec Louis Le Mel sur le *Saumon Couronné* d'Amsterdam. Lors d'une escale à Ostende, 6 matelots désertent. Deux autres se mutinent contre Tilly qui doit également affronter Gilles et Le Mel pour la répartition des prises. Durant l'été suivant, alors qu'il commande l'*Industrie*, une chaloupe de 4 tx et dix hommes, il est jeté à la côte par le gros temps et capturé par des paysans anglais. Enfermé dans la prison de Cholchester, il est transféré avec son fils à Londres. Les habitants de Cholchester demandent à ce qu'il ne soit pas relâché, parce qu'il connaît trop bien la Tamise et que si on le libère « il ne manquerait pas de venir les chagriner ». Jean Saus, prisonnier à son tour, partage son cachot : « étant entré dans ledit cachot, il a trouvé ledit Tilly avec son fils attachés l'un et l'autre de chacun bras avec les fers, couchés sur de la paille, sans pouvoir se remuer ».

Tilly est libéré après trois ans de captivité et commande à nouveau des corsaires. Il est encore fait prisonnier en 1707. Son rapport de mer en décrit les circonstances : « [Tilly] commandant la galiote *Pilote Côtier*, armé en course, a déclaré être parti de ce port le 10 mars, que le 12, étant à la hauteur de Halfcraisse (sic), il a été rencontré par un navire de guerre de la reine d'Angleterre, monté de 26 pièces de canon, nommé le *Kuinbiret* (sic) dont était le capitaine Jean Schook, lequel s'est rendu maître de sa galiote et l'aurait conduit à Rochester avec tout son équipage. Duquel lieu, le déclarant a été conduit à Douvres où il a resté jusqu'au 28 juin dernier qu'il en est parti pour venir en cette ville ». Le 2 juillet 1707, Jean Tilly, après avoir été échangé, débarque à Dunkerque. En septembre, Pierre Taverne lui confie le *Morien*. Il s'empare de l'*Anne*, boyer hambourgeois. Le 6 octobre, il capture au large d'Ostende deux smacks hambourgeois, la *Demoiselle Anne* et l'*Espérance*, puis le lendemain le brigantin anglais l'*Elisabeth-Marie*, mais Tilly à la suite d'une erreur de navigation fait naufrage au large de Calais : « La nuit, son navire se serait trouvé être à la côte avec ses deux prises, croyant être au large et seraient tous demeurés échoués, et à deux heures de la dite nuit, son navire s'étant presque rempli d'eau il se serait sauvé à terre avec son équipage, à la réserve d'un contremaître nommé François Viollet qui serait retourné à bord et se serait noyé, la dite frégate s'étant brisée […] ». Tilly renfloue cependant le brigantin anglais et sauve une grande partie des marchandises du smack l'*Espérance*. Taverne, son dépositaire, lui confie un nouveau commandement, une barque longue portant le même nom que son corsaire naufragé, le *Morien*, avec laquelle il appareille le 23 novembre 1707. Le lendemain, croisant au large de la Meuse, il est capturé par deux corsaires de Flessingue. Au cours du combat, le maître d'armes du *Morien* est tué. Tilly, libéré le 29 novembre, revient à Dunkerque le 3 décembre.

En 1708, Tilly rembarque sur la barque longue, le *Chevalier Bart*, de 29 tx, 8 canons et 58 hommes. En 1709, il commande successivement l'*Aventurier* de 10 tx et 21 hommes, la *Petite-Pomme-Couronnée* de 6 tx et 22 hommes puis la *Découverte* de 18 tx et 41 hommes, en 1709. En 1710, capitaine du *Hardi* de 20 tx et 32 hommes, Tilly est capturé par un navire de guerre anglais. On le retrouve néanmoins en 1711, commandant la *Demoiselle Isabelle* de 10 tx et 26 hommes, puis à la tête du *Saint-Pierre* de 20 tx et 28 hommes, en 1712. Tilly a navigué très souvent en association avec d'autres capi-

taines dunkerquois, notamment Jean Buddaert, Larmès, Le Mel, Smith, mais également en 1707 avec Rocquefeuil et Hennequin, capitaines du Roi. Il semblerait qu'il ait eu de fréquents problèmes avec ses équipages, ce qui pourrait expliquer qu'aucun armateur ne lui ait confié de corsaires du deuxième ou troisième type. On ne sait rien concernant son état civil.

Patrick Villiers

☛ *Calais*, *Dunkerque*, *Le Havre*, Le Mel, *Londres*, *Flessingue*, *Ostende*, Smith

Timoji ou Timoja dit *Timayya*
(?-ap. 1507)

Les témoignages des Portugais qui retrouvaient l'Inde à la fin du XVe siècle révèlent qu'il existait au nord du Malabar des communautés de pirates parfaitement organisées. Le chef de l'une d'elles, Timoji, prit contact, dès 1498, avec Vasco de Gama et lui offrit ses services. C'est grâce à cette alliance qui dura plus de dix ans que nous avons pu découvrir les activités d'un pirate indien et définir son rôle dans la société locale. Ce personnage que les Portugais observent avant que la vie maritime de l'Inde ne soit modifiée par leurs interventions, nous donne les éléments de l'étude comparative des différentes manifestations de la piraterie et de l'évolution qu'elle subit au cours du XVIe siècle.

Les premières relations portugaises permettent de reconnaître en Timoji le dernier témoin de la piraterie traditionnelle. Les conflits qui opposent alors les puissances islamiques et hindoues de la péninsule offrent un champ propice à ses activités. À la suite des invasions musulmanes du XVe siècle, le Deccan avait été scindé en deux blocs rivaux : celui des sultans bahmanides et celui des rois hindous groupés autour de l'empereur de Vijayanagar. Une guerre incessante, ranimée pendant plus de deux siècles, impose le renouvellement fréquent de la cavalerie des belligérants. On sait que les chevaux dégénèrent en climat tropical. Cette particularité rend nécessaire des importations massives de ces animaux, qui viennent par mer de Perse et d'Arabie et que les souverains achètent à prix d'or. Répartis sur les territoires des uns et des autres, les pirates se mettent au service des rois dont relève leur repaire. Ils vont à la rencontre des convois de chevaux ou les détournent par la force vers leurs ports respectifs. À la fin du XVe siècle, Bhatkal et Honavar sont des cités corsaires. Timoji est le chef d'Honavar et ce faisant, vassal du Raja de Vijayagar auquel il paye tribut.

Le détournement des chevaux est la tâche essentielle de Timoji, mais aussi la seule dont il doit rendre compte à son souverain. La course lui donne l'occasion d'innombrables rapines. Il participe avec ses comparses aux pillages des flottes marchandes du Kerala qui s'acheminent chaque année en mars vers les ports du Gujarat, avec une cargaison de poivre, de drogues et de cordages. Les pirates oublient leur rivalité politique pour s'embarquer sur la route des bateaux marchands. Leurs attaques sont si redoutables que les rois de Cochein et de Cannanore demandent à la flotte portugaise d'escorter leurs propres convois. Selon l'antique coutume, les pirates respectent les équipages qui n'offrent pas de résistance. Ils se contentent des prises qu'ils revendent aux marchands locaux. Le roi d'Honavar a sa part des profits de la course côtière sous forme d'une redevance de quatre mille pardaos d'or dont Timoji s'acquitte chaque année. Ce tribut donne à Timoji toute son importance. Les textes portugais soulignent qu'il est de religion hindoue et de basse caste, mais ils ne permettent pas de le situer exactement dans la hiérarchie sociale. Ils précisent en revanche la nature de ses richesses : Timoji peut lever deux mille mercenaires à sa solde ; sa flotte compte au moins quatorze bâtiments à rames (les *atalaya*) et quelques barques réparties en quatre escadres. Il utilise des émissaires et des espions capables d'effectuer à la nage des distances considérables en portant une lettre entre leurs dents. Il dispose même de messagers brahmanes, ce qui est un grand honneur pour un homme de sa condition. À la faveur de ses activités pirates, Timoji surveille la côte. Les Portugais le rencon-

trent souvent au cours de ses patrouilles bien qu'il dissimule sa flottille sous des branchages. Timoji n'opère pas en pleine mer mais dans un domaine bien délimité, entre le cap Rama et l'île Angedive dont il a fait son fief personnel. En 1507, Timoji passe au service du Portugal. Informateur, puis capitaine et administrateur, il tombe en disgrâce pour être retourné à sa vocation première, et meurt empoisonné à Vijayanagar où il avait cherché refuge. Sa carrière marque un tournant dans l'histoire de la piraterie, tout comme la conquête portugaise de Goa dont il avait été l'instigateur.

Geneviève Bouchon

☛ CÔTE DU MALABAR

TOCARD JEAN DIT *CAPITAINE GRÉNEZÉ* (?-ap. 1686)

Ce flibustier tire son surnom de l'île de Guernesey dont il est originaire. Il était marié et habitait le Petit-Goave. Par deux fois, il participe à la prise de Maracaïbo ; d'abord en 1676 sous les ordres du marquis de Maintenon et de Coxon ; puis avec le chevalier de Grammont en 1678. Dans les deux cas, il est déjà capitaine. Des deux Grénezé – l'autre étant Nicolas Amont – c'est sans doute lui qui sert de pilote pour le repêchage des épaves après le naufrage sur les îles d'Aves. Nepveu de Pouancey lui confie, en février 1681, une petite flotte de quatre frégates – capitaines Jacques Pedeneaux, La Rochelle, Jean Roze – et quatre barques – Nicolas Amont, Pierre Ovinet, Le Gascon et Corbet. Mais Tocard ne réussit pas à surprendre Santiago de Cuba et poursuit sa croisière de conserve avec le capitaine Archambaud. Vers le mois d'août 1682, en compagnie d'un autre flibustier (peut-être Duchesne), il pille la ville de Tampico. Peu après cet incident il perd son navire, apparemment lors d'une tempête, avant le mois d'avril 1683. C'est pourquoi son nom n'est pas mentionné parmi les commandants de navire lors de la prise de Vera Cruz. Cependant, il y participe, selon les Espagnols, à titre de contre-Amiral, ce qui ne veut pas dire qu'il commandait alors un bâtiment. En effet, il est comme Grammont tenu en réserve au cas où van Hoorn ou de Graffe serait tué ou blessé. C'est ce qui ressort de certains témoignages faits lors de l'enquête contre le gouverneur de Vera Cruz ; certains affirment que les flibustiers avaient un général et un Amiral – van Hoorn et de Graffe –, et deux autres officiers qui n'avaient pas de commandement de navire – dont un était Grammont – pour les remplacer en cas de mort ou d'absence. À la fin de 1683, il est présent aux côtés de Laurent de Graffe devant Carthagène. Après la prise des vaisseaux *La Paz* et *San Francisco*, Tocard reçoit de Yankey le *Padarame*, rebaptisé l'*Hirondelle*, de 18 canons. En juillet 1684, sur le *Padre Ramos* de 18 canons et 110 hommes, Tocard sort du Petit-Goave avec la flotte de Grammont. Il commande un détachement de 200 hommes lors de la prise de Campêche, le 7 juillet 1685. L'*Hirondelle* est coulée pour une raison inconnue. Mais, selon les détracteurs de Tarin de Cussy, Tocard est expédié à Saint-Domingue rendre compte au gouverneur avec « sa part des voleries », environ 12 000 à 13 000 l-t puis Cussy le renvoie à Grammont, à l'île de Roatan, lui intimant l'ordre de rentrer. On le signale en mars au large de la Jamaïque. Le capitaine Stanley, commandant le *HMS Boneta*, est immédiatement envoyé à sa recherche. Tocard regagne Saint-Domingue, à la fin de 1686 ou au début de 1687, avec 40 hommes. Lors de la concession d'une habitation au quartier du Port-de-Paix faite par le Roi à Cussy, en mars 1687, cette future plantation est bordée au sud par celle de Grénezé et Fournier, un ancien flibustier.

Jacques Gasser et Philippe Hrodej

☛ AMONT, *CARTHAGÈNES*, COXON, DUCHESNE, *FLIBUSTIER*, GRAFFE, GRAMMONT, HOORN, MAINTENON, NEPVEU DE POUANCEY, *PETIT-GOAVE*, TARIN DE CUSSY, WILLEMS DIT YANKEY

TORRIS OU THORIS JEAN FRANÇOIS
(3 février 1748, Gravelines-24 avril 1787, Gravelines)

Négociant et armateur, il est le fils de Charles (né vers 1709), marchand de vin, et de Thérèse Barbe Grandsire, épousée à Gravelines le 23 avril 1743. Jean François Torris épouse, le 16 mars 1779, Marie Bernardine Julie Wante, née le 7 novembre 1754. Elle est la fille de Charles Étienne Wante (1713-1799), négociant, greffier héréditaire de cette ville et bientôt mayeur de Gravelines, et de feue Marie-Anne Audibert. Jean Torris s'associe avec son beau-frère, Étienne Pierre Charles Wante, avocat en parlement, dans une manufacture de fer blanc à Blandecques. Il prétend même pouvoir en retirer des plaques de revêtement pour les navires. Les premiers armements en course sont au nom de Charles François Torris, aîné de deux ans de Jean. Depuis Dunkerque, ils arment en particulier le *Prince noir* de 100 tx, 16 canons et 72 hommes – successivement commandé par P. Dowling, W. Ripner et L. Ryan – pour le compte des Américains en 1779; la *Jeune Gravelinoise,* en novembre 1780 et l'*Éclipse* en octobre 1781. Ils sont associés à Pierre Bernard fils. Jean Torris semble alors prendre le relais et multiplie bientôt les armements, car Dunkerque demeure un port étranger. Il paraît, d'après ses correspondances, dérouter assez facilement ses capitaines sur l'Espagne. Il arme ensuite la *Princesse noire*, brick de 26 canons (E. Macatter), le *Prince noir* et le *Calonne,* de 30 canons et 200 hommes (L. Ryan), entre mars et septembre 1781. Il confie le *Chardon,* de 20 canons et 120 hommes au capitaine John Kelly, qui livre un combat contre le *Hope,* le 16 août 1781, avant de désarmer à Dunkerque. À Morlaix, Jean Torris est en association pour la *Bernardine* et le *Marquis de Castries* (ex-corsaire anglais le *Tamer,* racheté pour 60 000 l-t à Morlaix par Jean Torris et Wante en 1781), de 190 tx, 20 canons et 87 hommes (J.-B. Hébert), sous le nom de « Charles Torris et Louis Wante » : son beau-frère et « son procureur général & spécial […] auquel il donne plein pouvoir ». Ils sont représentés à Morlaix, port de relâche et bourse corsaire, par le Dunkerquois Jean Diot. Bientôt, ils révoquent « l'effet de la consignation accordée des corsaires dudit sieur Torris aux sieurs Jean Diot & Co[mpagnie] » à compter du 18 octobre 1781. Joseph Torris, son fils, est envoyé à Morlaix ou, associé avec le négociant local François Louis Modeste Audren de Keryven, il représente les intérêts de la société afin de « suivre l'armement, ou le désarmement, des corsaires dont le s[ieu]r constituant étoit, ou seroit armateur […] de tenir ou libérer les otages […] et en son nom recevoir le montant » des prises adjugées. Le fait que l'on soit sur le point de vendre six prises de la *Princesse noire* est-il à l'origine de ce changement de commissionnaire ? Sur la place de Morlaix, Joseph Torris et Keryven remportent nombre d'adjudications d'importance : le *Stag* pour 4 350 l-t (le 10 mai 1782), le *Friend Goodwill* pour 4 000 (4 octobre 1782), le *William & Mary* pour 2 300 (27 mars 1783), le *Thomas et Dorothée* pour 8 000 (17 avril 1783) et la *Bethesey* pour 7 050 (7 mai 1783). Le bilan de plusieurs de ses corsaires est considérable : soixante-cinq prises ou rançons au moins pour la *Princesse noire* (plus de 396 750 l-t), trente-trois pour le *Chardon* (plus de 233 425 l-t), vingt-trois pour le *Prince noir* (plus de 117 075 l-t). Cela n'empêche pas la mise en liquidation de l'armement à la fin de 1782 et la vente de nombreux biens fonciers. Devant cette faillite retentissante, Jean Torris doit 131 000 l-t à ses équipages et 6 500 l-t aux Invalides, ainsi que 2 845 l-t à un négociant de Morlaix pour la pension de trois otages ! La position du commissaire Mercier est ferme : les créances salariales sont prioritaires. Les tribunaux locaux sont plus arrangeants. Torris et Wante essayent d'opposer les compétences, mais le procureur du Roi fait systématiquement appel des décisions de surséance, d'autant que Torris laisse filtrer qu'il a peut-être les moyens de payer avec des délais… Il apparaît comme un patron « voyou » ! Ainsi, Ryan, un de ses commandants, le poursuit-il pour le non paiement

de 70 000 £. Son capitaine est poursuivi en 1782 car l'équipage du corsaire l'*Éclipse* que Torris arme avec Peschiers, a pillé un navire danois. Torris décède à Gravelines – a-t-il mis fin à ses jours? – encore jeune puisqu'âgé de 38 ans, qualifié de « bourgeois de cette ville ». Il laisse un orphelin de 4 ans, Charles Jean Marie, né le 24 mars 1783 à Gravelines, qui s'embarque comme chirurgien sur des corsaires de Calais, puis sur des vaisseaux de l'escadre de Cadix. Devenu officier, en 1804, de retour de Saint-Domingue (expédition du général Leclerc), il se marie le 30 janvier 1809, à Marie-Thérèse Antoinette Angois, originaire de Boulogne-sur-Mer et fille d'un haut-fonctionnaire des affaires maritimes. Officier des Douanes impériales, Charles devient juge de paix du canton et reprend trois brasseries en association. Surtout, il arme pour la pêche côtière au hareng et pour le cabotage. Il est encore conseiller d'arrondissement du canton de Gravelines et meurt le 15 avril 1848 à Comon (Somme).

Olivier Corre

☛ *Cadix, Calais,* Dowling, *Dunkerque,* Hébert, Macatter, *Morlaix,* Ripner, Ryan

Toulon

Dès son rattachement au royaume de France, avec le comté de Provence (1481), le port de Toulon retient l'intérêt du nouveau pouvoir central, qui le destine à surveiller le golfe du Lion comme celui de Gênes. Protégé des fortes houles par les îles de Hyères et par la presqu'île de Giens, et à l'abri des vents du nord par les hauteurs des monts Faron, Coudon, Caume et Gros Cerveau, le site portuaire exceptionnel avait très tôt retenu l'attention des marins; Phéniciens et Romains avaient déjà apprécié la grande baie, divisée en grande et petite rade, régulièrement visitée par des pillards, comme ces razzias des Sarrasins au XIIe siècle. La première fortification, la Grosse Tour ou Tour royale (1513) élevée sous Louis XII, n'empêche pas la prise de la ville par l'Amiral Hugo de Moncada et le connétable de Bourbon, au service de Charles Quint, en 1524, puis le saccage du port par les Barbaresques en 1530.

La construction, sur la même rive, du port des Vignettes à la demande de François Ier, en 1534, ne constitue pas davantage un obstacle à l'intervention d'Andrea Doria en 1536. Pour lutter plus efficacement contre l'empereur Habsbourg, le roi de France se rapproche du sultan Soliman le Magnifique, signe des accords ou capitulations et autorise la flotte ottomane à hiverner à Toulon en 1543-1544. Ce n'est que sous Henri IV et plus encore avec Richelieu que Toulon devient réellement un port militaire. Une muraille bastionnée (1594), deux grands forts détachés du littoral, deux môles et une nouvelle tour, tour Balaguier (1634) face à la Tour royale, protègent le bassin qui abrite des chantiers navals et un premier arsenal. Le port accueille des escadres royales durant la guerre franco-espagnole (1635-1659) et les flottes du comte d'Harcourt, du cardinal de Sourdis ou du duc de Maillé-Brézé. En 1660, le port, qui est depuis l'année précédente le siège d'une intendance de Marine, reçoit la visite du jeune Louis XIV, accueilli par le chevalier Paul, commandant la marine du port du Levant. En 1679, après un grand incendie déclenché à partir de la boulangerie du port, Vauban engage la construction d'un vaste bassin (20 ha) à l'ouest de la cité; la « darse neuve » ou « darse Vauban » est au cœur du nouvel arsenal voulu par le monarque dans le principal port de guerre du royaume. L'enceinte bastionnée est prolongée, deux nouveaux forts sont construits, des cales de radoub sont aménagées et des batteries sont installées afin de repousser toute menace venue de la mer. Là sont construites et armées les principales escadres des guerres du règne de Louis XIV, lesquelles ont connu les plus importantes opérations de course dans l'histoire du port. En effet, du milieu du XVIIe siècle à la veille de la Révolution on dénombre, à partir des seuls dossiers des prises conservés au service historique de la Défense du port de Toulon, 819 prises (et reprises) dont 661 durant le seul

règne de Louis XIV soit plus de 80 % de la totalité. Néanmoins, force est de reconnaître que la connaissance de l'activité corsaire toulonnaise durant cette longue période reste à écrire et que nous ignorons toujours sa réelle portée économique, qu'il serait simpliste de réduire à une comptabilité consistant à comparer les débours et les recettes; ce serait également un leurre de proposer un tableau solide sans prendre la mesure des effets induits et en omettant les ventes faites hors du port d'attache.

La flotte toulonnaise a surtout été mobilisée dès le début du règne de Louis XIV pour donner la chasse aux corsaires barbaresques; ainsi, en 1662, les vaisseaux le *Soleil*, capitaine Duquesne, le *Jules*, le *Mercœur*, l'*Hercule*, le *Saint-Sébastien* et la *Victoire* s'emparent de plusieurs bâtiments barbaresques tandis qu'une autre escadre, composée du *Triomphe* (800 tx), du *Beaufort* (600 tx) et de l'*Infante* (500 tx) sous le commandement du capitaine Dalmeras, passe dans l'océan Atlantique pour agir contre des corsaires de Salé. En 1670, une escadre de six vaisseaux et trois flutes, confiée au marquis de Martel, lieutenant général des armées navales, poursuit les corsaires jusque devant La Goulette. En 1681, Duquesne chasse, à partir de Toulon et jusque dans le port de Chio, des corsaires Tripolitains venus faire des razzias sur les côtes provençales. En août 1681, et deux ans plus tard, en juin 1683, il bombarde Alger en représailles à des actes de piraterie. En juin 1685, à la suite de la prise de quelques vaisseaux marchands français par des corsaires de Tripoli, une flotte, composée de trois galiotes seulement, est équipée sous les ordres du vice-Amiral d'Estrées; elle obtient la restitution des bâtiments capturés, la libération de 400 esclaves et le versement d'une rançon 500 000 l-t; de Tripoli, d'Estrées se rend à Tunis, qui avait également pris des navires de commerce, et obtient une pareille soumission. En 1687, le chef d'escadre d'Anfreville croise devant les côtes algériennes et détruit deux forts, et en juillet de l'année suivante d'Estrées bombarde Alger. Les bâtiments de Toulon s'emploient aussi bien à poursuivre le commerce des ennemis et à détruire leurs corsaires qu'à escorter les flottes françaises du Levant. Ainsi, les vaisseaux le *Sérieux* et le *Marquis*, commandés par les capitaines Pallas et Forbin, dirigent plusieurs convois dont un, en juillet 1696, composé de vingt-deux bâtiments pour 9 millions de l-t., et s'emparent d'un vaisseau hollandais de 46 canons et de plusieurs corsaires flessingois. La guerre de la Ligue d'Augsbourg (1688-1697) et celle de la Succession d'Espagne (1702-1713/1714) ont été les plus importantes pour les prises et reprises enregistrées dans le port de Toulon – sans tenir compte des bâtiments livrés à Marseille ou autres ports proches ou plus lointains – avec respectivement 348 et 299 captures.

Au vrai, comme à Marseille lors de ce dernier conflit louisquatorzien, les armements mixtes – navires du Roi prêtés à des particuliers – représentent près de 40 % de l'ensemble des navires engagés dans la course. En 1710, avec les navires de l'arsenal de Toulon, il se fait vingt-six armements en course et vingt en marchandises. Certains d'entre eux ont également pour but de conserver l'appui de La Porte en allant chasser les Flessingois, présents dans les eaux de l'Archipel et qui menacent également, en Barbarie, les bâtiments de la Compagnie d'Afrique. L'État engage des corsaires à remplir cette mission en échange de la remise d'une partie du fret et des prises. La perte de bâtiments à la suite du siège de 1707 et plus encore les effets du grand hiver de 1709-1710, qui provoquent la recherche de « blés de mer », infléchissent en ce sens les autorités toulonnaises. Comme l'a montré Philippe Hrodej, « le besoin de diversifier les activités au sein des familles de marins » rend sans doute compte les liens observés entre la course et la marchandise; les Daniel, Guigou, Sénéquier, Brémond et Aubanel, noms communs de la course toulonnaise, se trouvent alors impliqués dans la marchandise. L'État fait modifier la destination de certains de ses bâtiments: des treize vaisseaux du Roi prêtés à des particuliers pour la course en 1709, huit sont engagés dans des missions de convoiement, sans compter

deux vaisseaux et une frégate qu'on charge de céréales «jusqu'à la gueule» au risque de ne pouvoir utiliser les batteries basses en cas de mauvaises rencontres. Sont ainsi utilisés pour le chargement ou la protection de «blés de mer» la *Perle*, le *Téméraire*, le *Fendant*, l'*Hirondelle*, la *Vestale*, le *Sérieux* de Deshayes, le *Diamant* de Clavel, le *Henry* de Terras, le *Fleuron* de Sicart, le *Toulouse* de Lambert, l'*Aigle volant* de Prinzé. La course, que la quête des blés ne fait pas soudainement disparaître, reste un moyen d'atteindre l'adversaire dans ses approvisionnements en cette période de disette – et des neutres qui se livrent à la contrebande en période de prix élevés – bien que Pontchartrain interdise un temps la capture de navires anglais et hollandais portant secours à l'Espagne. On recense soixante-sept navires capturés portant des chargements de blé ou de riz entre 1709 et 1710 : la course provençale approvisionne en partie les populations. Les armements confiés à Laigle (*Phénix*) et à Cassard (*Parfait*), en participation avec la Chambre de commerce de Marseille et des négociants toulonnais, se situent dans cette politique. Le capitaine Laigle, lieutenant de frégate, commandant un petit vaisseau, le *Phénix*, rencontre, en revenant de Malaga, trois navires ennemis, s'en empare et les conduit à Toulon ; peu après, avec quatre vaisseaux armés en course – le *Trident*, le *Phénix*, le *Pembrocke* et le *Rubis* – Laigle attaque un convoi réuni à Vado, mais doit renoncer à son objectif étant donné la protection assurée par une quinzaine de bâtiments anglais dissimulés non loin de là. Par ailleurs, la main levée constitue un «outil politique», comme le montre le changement d'attitude, relevé par Philippe Hrodej, à l'égard des Génois sanctionnés après 1710.

Le principal changement décelable lors de ce conflit ne réside pas dans l'utilisation des armements mixtes. Lors du précédent, de 1688 à 1694, l'intendant Girardin de Vauvré «prête» 19 bâtiments, du vaisseau à la felouque, plaçant ses propres deniers dans les entreprises. Entre 1702 et 1712, on compte 329 armements en course, entre Marseille et Toulon, ayant ramené des prises, armements privés pour la première et essentiellement mixtes pour la seconde. L'armement privé s'élève à 196 unités pour 133 mixtes, soit environ 40 % pour ces derniers. Qui plus est, la taille des bâtiments, l'importance des équipages et le nombre de canons plaident en faveur de ce système, générateur d'emplois pour les ouvriers de l'arsenal. Les armements mixtes toulonnais ont à leur actif la capture de 186 prises anglaises sur 264 (70 %) et de 63 hollandaises sur 93 (68 %), c'est-à-dire des navires ennemis les plus redoutables. Parmi eux, la plupart des corsaires, soit 15 navires anglais portant commission en guerre ou en guerre et marchandises sur 22 et 12 hollandais sur 15. Ce qui change alors est la volonté de Jérôme de Pontchartrain de modifier et de contrôler l'usage de ces vaisseaux dans une Méditerranée progressivement aux mains des ennemis avec les ports de Gibraltar, Barcelone, Port-Mahon et des bases en Sardaigne et dans le royaume de Naples. Le comte de Toulouse a commandé à la mer une dernière fois en 1706 et le siège de 1707 a réduit à néant les espoirs de revoir l'armement d'une flotte royale à Toulon. Aussi, l'objectif que se fixe le secrétaire d'État à la Marine est, grâce aux renseignements obtenus par le réseau des consulats, d'obliger ces armements à constituer de petites escadres avec un rôle défensif pour l'escorte des convois et offensif chaque fois qu'une flotte ennemie est repérée ; flotte vulnérable si occupée au ravitaillement de ses bases. Le modèle de «meutes corsaires» dunkerquoises ou celui des armements de Duguay-Trouin est appliqué en Méditerranée avec d'autant plus de succès que pour la première fois, les prises peuvent être acheminées dans des ports espagnols (cas de 23 % des prises provençales) et italiens (14 %)

Au XVIIIe siècle, l'activité toulonnaise fléchit, la flotte est relativement médiocre, tout au moins jusqu'à la guerre d'Amérique. Toulon organise toujours quelques opérations visant à réprimer les attaques barbaresques et à assurer la police des mers mais leur efficacité est souvent limitée, insuffisante étant donné l'état de la flotte royale ;

le risque barbaresque reste prégnant et en 1727, peu après l'intervention de corsaires de Tunis sur les côtes provençales, on ne compte que quinze bâtiments étrangers présents à la foire qui se tient annuellement à Toulon-Castigneau contre 80 à 90 les années précédentes. L'activité corsaire est nettement plus réduite que celle observée à la fin du XVIIe siècle. On relève ainsi 5 prises ramenées au port d'attache durant la guerre de la Quadruple Alliance (1719-1720), 43 lors de la guerre de Succession de Pologne (1733-1738), 15 lors du conflit franco-tunisien (1741-1742), 30 à l'occasion de la guerre de Succession d'Autriche, de 1744, pour l'entrée en guerre de la France, à 1748.

Pendant la guerre de Sept Ans (1756-1763), le port de Toulon qui souffre cruellement du manque d'hommes pour constituer les équipages, prête une fois encore plusieurs bâtiments à des particuliers : le vaisseau l'*Hippopotame*, les chebecs l'*Indiscret* et le *Serpent*, deux demi-galères, la flûte la *Loire* et la barque l'*Hirondelle* (présente sur le tableau de Joseph Vernet représentant la vieille darse de Toulon vers 1756) demandée par la Chambre de commerce de Marseille pour la protection du commerce du Levant, tout comme le *Fantasque* (sur lequel est embarqué Suffren), le *Lion* et le *Fier*. Plusieurs prises ont été amenées dans les ports, mais essentiellement à Marseille dont le marché des ventes est sans commune mesure avec celui de Toulon : 25 prises anglaises en 1756 et 40 l'année suivante. D'autres bâtiments sont cédés à différents armateurs comme les frégates, anciennes prises, le *Tigre* et *Deal-Castle*, ainsi que tous les chébecs, à des conditions avantageuses pour ces derniers et leurs équipages, lorsqu'ils ne sont pas vendus comme la *Gracieuse*, la *Minerve* et la *Flore*, ces bâtiments font des prises qui sont conduites à Marseille ou dans des ports voisins des lieux de prises : en 1758, le capitaine Gassen, de Martigues, qui a sous ses ordres le *Fameux*, prend douze bâtiments à l'entrée du détroit de Gibraltar et les conduit à Cadix. En 1761, le *Requin*, chebec commandé par le capitaine Daniel, confié par l'intendant à des négociants de Marseille et Toulon, prend un bâtiment anglais de 800 000 l-t et trois autres : une de 1 500 000 l-t et les deux autres de 400 000 ; une épée d'honneur est alors attribuée à ce capitaine, originaire de La Seyne. La frégate la *Gracieuse*, également armée par des négociants de ces ports, effectue deux prises.

La guerre d'Amérique connaît une légère progression de l'activité corsaire avec 69 captures (dont 10 reprises) amenées à Toulon entre 1778, date de l'entrée officielle de la France dans la guerre, et 1782. L'escadre de Fabri, composée de vaisseaux, frégates, corvettes et chebecs, effectue ces prises entre la Ligurie et les côtes d'Afrique du Nord, essentiellement à proximité de la Sardaigne, de la Corse et de l'île d'Elbe. Quelques officiers s'illustrent par de nombreuses prises à l'instar du lieutenant de vaisseau De Flotte, commandant la barque l'*Éclair* puis la frégate l'*Aurore* qui capture sept vaisseaux anglais entre la Sardaigne et Alger pour un total de plus de 750 000 l-t. Les ventes aux enchères des navires alimentent le marché de l'occasion à Toulon. La vente, selon le même rituel, des marchandises diverses et variées (blé, toiles, chapeaux, morues, harengs, bière, faïence, soude, planches, fruits…) ont des retombées économiques locales dont on mesure encore mal l'importance. À ces prises, il convient d'ajouter celles amenées en d'autres ports, à commencer par Marseille, ainsi que le font le capitaine Roubaud, commandant le *Furet*, qui s'empare de six bâtiments anglais au large de Malaga pendant l'hiver 1778, et le patron du *Fortuné*, de 16 canons et 120 hommes.

La fin du XVIIIe siècle est dominée par la reprise de la guerre navale généralisée. Cependant, durant les premières années de la période révolutionnaire, où la course est interdite, ce sont, comme au temps de Louis XIV, les escadres qui l'assurent pour atteindre le commerce anglais en interceptant les unités commerçantes. Toutefois, la Méditerranée est éloignée des deux grandes zones géographiques de course que sont alors la Manche et la mer du Nord, où interviennent les ports français traditionnels, de Saint-Malo à

Dunkerque, en passant par Granville, Honfleur, Le Havre, Dieppe et Saint-Valéry-en-Caux. En Méditerranée, où des bâtiments de commerce ont été mis à mal par des corsaires de la rivière ligure, Toulon ne peut armer que cinq vaisseaux de ligne pour effectuer une manœuvre d'intimidation alors que le Gouvernement en demande neuf; le bombardement d'Oneille, effectué avec le secours de navires venus de Brest, suivi d'une croisière dans les eaux napolitaines, n'eut cependant guère d'effets. Durant les guerres de la Révolution, de 1793 à 1802, la guerre navale occupe la scène internationale, mais si la course est remise à l'ordre du jour en janvier 1793, les troubles qui affectent le port de Toulon cette année-là, avec la fuite de nombreux officiers après la levée du siège, suspend presque totalement l'activité corsaire jusqu'à la paix d'Amiens. Une timide reprise est à signaler en 1795-1796 avec la mission ambitieuse confiée à Richery à savoir l'escorte d'un convoi pour Saint-Domingue et la destruction des points d'appui anglais à Terre-Neuve en prenant au passage les frégates anglaises présentes dans la mer des Antilles. Le capitaine Richery, qui a la chance de tomber sur un convoi anglais aux Antilles escorté du *Censeur*, ancienne prise française, s'empare de celui-ci et de presque tout le convoi. De retour en Europe il vend ses prises à Cadix, faisant de son expédition une entreprise marchande. Aussi, Marseille, bien que souffrant cruellement du blocus anglais depuis le printemps 1793, tend à devenir avec des armements de bâtiments aux noms évocateurs – le *Sans-Culotte*, la *Carmagnole*, le *Ça-Ira*, la *République* ou le *Club de Marseille*, vaisseau de 380 tx. de nouveau – le premier port corsaire en Méditerranée, devant Toulon.

Finalement, si l'armement corsaire est pratiqué à Toulon à chaque conflit depuis le milieu du XVII[e] siècle, la course toulonnaise semble avoir connu ses « riches heures » durant le règne de Louis XIV, en nombre d'armements et de navires pris sur l'ennemi, avec une forte initiative des autorités du port de guerre sans que nous puissions saisir les retombées économiques pour la place et les ports périphériques, grands ou petits. Les sources manquent pour mesurer l'importance et le profit réel de la course, un calcul qui exige la prise en considération de nombreux paramètres y compris pour évaluer le coût indirect des opérations qui appartiennent souvent au domaine de la loterie. Aussi, cette « spéculation essentielle » (Paul Butel) où se mêlent jeu marchand et impératifs stratégiques présente ici comme dans la plupart des ports des zones d'incertitude.

Gilbert Buti

☛ *ALGER*, BARBARESQUES, *BREST*, CASSARD, *DUNKERQUE*, *FLESSINGUE*, FORBIN, *GRANVILLE*, LAIGLE, *MARSEILLE*, PAUL, PONTCHARTRAIN, *SAINT-MALO*

TOURVILLE ANNE HILARION
(26 novembre 1642, Paris-28 mai 1701)

Anne Hilarion Tourville est le fils de César de Costentin, chevalier, seigneur de Tourville, premier gentilhomme de la chambre du duc d'Enghien et de Lucie de La Rochefoucauld. La famille, originaire du Cotentin, est de très vieille souche et promue à de beaux lendemains dans la mouvance des Condé et des La Rochefoucauld quand César meurt brusquement, en 1647. Des sept enfants, Anne Hilarion est le dernier né. Par l'entremise de l'évêque François Péricard, sa mère lui fait obtenir une dispense d'âge lui permettant d'entrer dans l'ordre de Malte (avril 1647). L'année de ses dix-huit ans, Tourville confirme ses vœux, les antécédents factieux de son entourage ne lui laissant pas d'autres choix. Les Français constituent 90 % des religieux et près de 60 % des corsaires maltais. Il est plus facile d'embarquer avec des compatriotes. En 1661, le chevalier d'Hocquincourt accepte d'embarquer le jeune homme comme volontaire sur une frégate de 36 canons qui navigue de conserve avec la frégate de Cruvillier. Au cours de la campagne, Tourville passe sur une prise tripolitaine comme lieutenant de vaisseau. Lors d'un combat avec trois vaisseaux turcs devant le cap Matapan, il remplace le chevalier d'Artigny

emporté par un boulet. Il s'empare à l'abordage d'un des vaisseaux dont il est fait commandant. En 1662, à la hauteur de Zante, il capture deux bâtiments turcs et oblige un troisième à se faire sauter. Daniel Dessert insiste sur «l'incertitude hagiographique» de ces exploits. Peu après, Tourville coule un corsaire ottoman et s'empare de deux autres dans la même zone. C'est donc par le biais de plusieurs caravanes qu'il entre à l'école de la mer. Après cinq années de course, il regagne la France où l'évêque d'Angoulême, lié au clan Colbert, lui obtient une commission de capitaine de vaisseau en décembre 1666. Les premières missions qu'il reçoit ne modifient pas vraiment le cadre de ses anciennes activités. À son actif: le rachat d'esclaves auprès du bey d'Alger sur le *Courtisan* en 1668, le secours porté aux Vénitiens de Candie en 1669 sur le *Croissant*, prise barbaresque de 30 canons et, la même année, l'ordre de patrouiller pour protéger le commerce provençal des Barbaresques. Il récidive à plus grande échelle sur le *Duc,* de 42 canons, en 1671 au sein de l'escadre de d'Alméras. Il a ainsi l'occasion d'entrer avec deux chaloupes dans le port de Sousse et d'incendier une polacre armée en course. Lui-même possède un bâtiment qu'il a fait construire à Marseille, la *Vierge,* de 560 tx, destiné à la course.

Cette décennie corsaire s'interrompt provisoirement. Tourville passe en Ponant. Après avoir monté l'*Excellent* à Rochefort, il commande le *Sage* en 1672, prenant part à la bataille de Solebay sous d'Estrées, puis aux batailles de Schoneveldt et du Texel l'année suivante sur le *Sans-Pareil.* Dès novembre 1675, il est de retour en Méditerranée, dans le sillage des révoltés messinois. Il monte la *Sirène* de 44 canons, mène une petite division sur Corfou et réalise quatre prises, trois espagnoles et une vénitienne. Peu après, il entre dans le port de Messine et incendie une quinzaine de bâtiments dont la frégate la *Gracieuse* qui venait d'être capturée par des galères espagnoles. C'est lui qui dirige l'assaut lors de la prise d'Agosta, le 17 août 1675, de quoi être fait chef d'escadre. Tourville achève la guerre de Hollande en participant aux batailles de Stromboli, d'Agosta et de Palerme, en 1676. En 1678, il commande en chef une escadre de six vaisseaux, fait ratifier au bey d'Alger un traité de paix et chasse les corsaires baléares. Il fait ensuite route pour Brest avec quatre de ses vaisseaux mais le *Sans-Pareil* qu'il commande fait naufrage devant Belle-Île, lors d'une forte tempête. La paix lui laisse plus de temps pour s'intéresser aux problèmes de constructions navales sans que l'objet même de ses premières courses ne cesse de se rappeler à lui. Lors des campagnes de 1682 et 1683, destinées à faire respecter le pavillon blanc au sein des régences ottomanes, Tourville quitte son rôle de corsaire pour endosser celui de gendarme. Que ce soit pour faire rendre raison à Alger en 1682 puis en 1683, à Gênes en 1684 ou à Tripoli en 1685, Louis XIV entend réprimer la course barbaresque, l'interlope hollandais et la contrebande génoise. À noter que les cinq jours de pilonnage intense que subit Tripoli aboutissent non seulement à la capitulation mais aussi au versement de 500 000 l-t en plus de la libération de près de 250 esclaves. Certes, le butin n'est pas énorme, mais quelle différence avec d'autres descentes qui, sous prétexte de financement autre, sont étiquetées comme opération de course ? Tourville, depuis Brest, n'en a pas fini avec les Barbaresques. En 1687, il rejoint à Cadix le duc de Mortemart avec cinq vaisseaux, commandant l'*Emporté* de 44 canons. En août, il capture un bâtiment algérien de 42 canons près de Malaga. Au printemps de 1688, à la tête d'une division de cinq vaisseaux, il s'empare dans la Manche de cinq bâtiments hollandais revenant d'Alexandrette. Les marchandises s'élèvent à 600 000 l-t. Tandis que deux vaisseaux acheminent les prises, le Normand poursuit sa route avec les trois vaisseaux restants pour affronter, le 2 juin, au large d'Alicante les deux gros vaisseaux de l'Amiral espagnol Papachin. Le combat meurtrier qui s'ensuit pour une question de salut montre ce que seront les premières années du conflit qui commence, une guerre d'escadre où le profit et la guerre économique cèdent le pas sur la néces-

sité de demeurer maître de l'élément liquide. En mai 1689, Tourville doit rallier Brest avec vingt vaisseaux. À la fin de l'année, il est fait vice-Amiral du Levant, remportant l'éclatante victoire de Béveziers, le 10 juillet 1690. En 1691, il paralyse les forces anglo-hollandaises par sa campagne du Large mais échoue à capturer le convoi de Smyrne. L'année suivante, après avoir héroïquement résisté à Barfleur à un ennemi supérieur en nombre, une partie de sa flotte doit s'échouer à La Hougue et Tatihou, faute de disposer d'un port pour l'accueillir en Manche. Maréchal de France en mars 1693, plus que le « désastre » sur lequel il y a toujours moyen de relativiser, ce que l'on appellera bientôt le « coup de filet de Lagos » va, autant que Béveziers, faire de Tourville un des plus grands marins que la France ait eu mais aussi un exemple pour les corsaires au service du Roi.

La Hougue a souvent été évoquée pour souligner le recours en grand à la course. La capture de la flotte de Smyrne est sans doute plus déterminante. L'État agit directement comme corsaire. Après la vaine tentative de la campagne du Large en 1691, l'occasion est propice. Comme l'écrit Daniel Dessert, « insensiblement, l'économie de guerre induit la guerre économique, laquelle implique la guerre de course ». L'armée navale britannique de Russell a escorté quelque cent vingt-cinq voiles jusqu'au cap Clear, ne sachant pas que l'armée navale française avait déjà quitté la rade de Brest. Le 6 juin, le convoi continue avec seulement vingt-sept vaisseaux d'escorte, commandés par Rooke et van der Goes. Lorsque Russell s'aperçoit de l'absence de l'escadre à Brest, il est trop tard. Tourville, avec soixante-douze vaisseaux de ligne, s'est abrité sous le cap Saint-Vincent. Le Portugal étant neutre, le gouverneur de Lagos se montre plutôt amical. La rencontre est fatale aux alliés, malgré quelques bévues côté français. Saint-Simon parle d'une cinquantaine de navires coulés ou brûlés et de vingt-sept prises très riches. Les Anglais évaluent les dégâts à 1 million de £, Dangeau l'estime bien plus importante, à 30 millions de £. La bourse de Londres apprécie peu l'événement tout comme les marchands d'Amsterdam. C'est finir en beauté. Tourville revient en Méditerranée, il participe encore aux sièges de Palamos et de Livourne mais n'embarque plus par la suite.

Relevé de ses vœux, il avait épousé, en janvier 1690, Louise Françoise Laugeois d'Hymbercourt, fille d'un fermier général des gabelles et des aides, « assez riche, aux dires de Saint-Simon, pour que Tourville eût envie de l'épouser » : elle était susceptible d'apporter un capital de 634 000 l-t et 6 000 autres en rentes viagères. Tourville est bientôt père d'un garçon, Louis-Alexandre (qui décède en 1712 devant Denain) et d'une fille, Lucie-Françoise (morte en 1756). Le mariage avec ce vieux garçon, coureur de jupons, n'est pas heureux. Une séparation de corps intervient en 1697. Quatre ans plus tard, Tourville succombe à une hémorragie qui fait suite à une longue maladie. Il est inhumé à Paris dans l'église Saint-Eustache.

Philippe Hrodej

☛ *Alger*, Barbaresques, *Brest, Cadix, Gênes, Livourne, Londres, Malte, Marseille*

Trébutor François dit *Tributor*
(?-1674)

Ce flibustier de Dieppe obtient d'Ogeron une commission en guerre à l'île de la Tortue, le 28 juillet 1669. Il passe peu de temps après à l'île de Sainte-Croix où le gouverneur, le chevalier Du Bois, en prend copie pour l'envoyer à la Cour. Trébutor capture un navire espagnol chargé d'argent qui lui est adjugé à la Tortue. Il ressort en course avec une frégate de 14 canons et de 80 hommes, la *Sainte-Catherine*, armée par d'Ogeron et deux marchands de la Tortue, de conserve avec le capitaine Le Gascon qui a également une frégate de 18 canons, appartenant aux mêmes armateurs. Le 16 juin 1670, il s'empare d'un négrier portugais, dérouté par les vents en Amérique : le *San Antonio-e-as-Almas*, commandé par Manuel Correa. Il y a 200 Noirs esclaves et 44 libres à bord. Il se fait

adjuger cette prise illégitime à la Tortue deux mois plus tard, en déguisant son identité. Il semble surtout que Trébutor ait été débordé par des éléments hostiles et difficiles à gérer de son équipage : Laurent de Mattos, fils du gouverneur de Cacheo, reconnaîtra l'innocence du Dieppois. Trébutor participe à la prise de Panama (janvier 1671) sous les ordres de Morgan, avec la frégate la *Sainte-Catherine* et 110 hommes. Au retour de cette expédition, il est arrêté en juillet 1671 par René de Villepars, capitaine de vaisseau, sur ordre exprès du Roi. Mais il profite du naufrage à la Tortue du vaisseau du Roi le *Mazarin* pour se sauver avec une grande partie de son équipage. Quelques mois plus tard, de Baas plaide fortement sa cause auprès du Roi, le qualifiant de « meilleur pilote qui soit en Amérique et celui qui en connaît le mieux la coste et les isles ». Le gouverneur et lieutenant général des Îles françaises de l'Amérique se sert de lui comme pilote lors de l'expédition contre Curassol. Très satisfait, il lui donne une barque en récompense de ses services. Trébutor demeure à Saint-Domingue lorsque de Baas passe devant la Grande Île à la recherche d'Ogeron, alors retenu prisonnier à Porto Rico (mars-avril 1673). Le reste n'est que supposition mais, sauf à considérer que le flibustier soit devenu un paisible habitant ne faisant plus parler de lui, il est beaucoup plus probable qu'il ait participé à l'expédition de libération des Français retenus à Porto Rico (octobre et novembre) : Ogeron mentionne 500 hommes. Non seulement la situation météorologique est épouvantable, mais les Espagnols tuent et blessent une cinquantaine de Français dans une embuscade : Trébutor était-il du nombre ? Reste la version d'Exquemelin selon laquelle Trébutor aurait participé à la descente dans le Yucatan visant à surprendre Merida. Roc le Brésilien (ou Garretson) aurait réussi à « se tirer de ce mauvais pas et son camarade Trébutor y demeura ». L'incident en question est très difficile à dater. Il peut s'agir en effet de cette descente vers Rio de Lagartos, en septembre 1674, alors que les Espagnols tuent cinquante flibustiers français qui s'étaient avancés jusqu'à 12 lieues dans les terres. Ou bien Trébutor fait partie des victimes ou des prisonniers effectués par les Espagnols.

Jacques Gasser

☛ BAAS, EXQUEMELIN, GARRETSON, FLIBUSTIERS, *LA TORTUE,* MORGAN, OGERON DE LA BOUÈRE

TRISTAN JEAN (?-1692)

Le 23 mai 1681, il recueille le célèbre William Dampier puis Lionel Wafer aux îles de San Blas sur sa barque longue de 4 canons et de 52 hommes. Tristan fait alors du négoce avec les Indiens du Darien, tout en étant corsaire dans la flotte du capitaine Tocard. Malchanceux, en 1682, Tristan est détroussé par le capitaine Nicolas Amont, qui après la prise de la *Trompeuse,* lui débauche une grande partie de son monde. Par la suite, une bande d'Anglais commandée par John Cook et Edward Davis lui vole sa barque longue à la côte de Saint-Domingue. Il doit se résoudre à embarquer, en février 1683, avec 280 autres volontaires, à bord du vaisseau de Nicolas van Hoorn. Après cette capture, il reçoit le commandement de la patache du Honduras la *Nuestra Senora de Regla,* de 24 canons et de 90 hommes. Mais elle est reprise, le 9 août 1683, par l'*Armada de Barlovento* à la côte de Cuba. Le capitaine Tristan réussit à s'enfuir à la Jamaïque où il s'établit. On sait qu'il conçoit le projet de passer à la mer du Sud, mais Grammont, en prenant en otage des chefs indiens et leurs femmes, l'oblige à ramener les Domingois qu'il a débauchés en compagnie des capitaines anglais Margain et Botcharpe. Il participe à l'expédition de Campêche en 1685. Selon Cussy et selon ce que lui a écrit Grammont, après cette descente, Tristan a dessein d'aller pirater en compagnie des capitaines Sharpe (Botcharpe) et Markham (Margain) aux côtes de Guinée, ce qui est vraisemblable car ces deux derniers capitaines se séparent de Grammont, après Campêche, pour aller en Caroline. Dans les faits, le premier relâche aux Bermudes et le second effectue

bien une croisière jusqu'aux côtes d'Afrique où il est pris par les Portugais. Tristan ne fait sa soumission aux autorités de Port Royal que le 10 mai 1688. Il se reconvertit dans la traite avec les Espagnols, bel exemple de flibustier devenu interlope, et revient en juin 1689 à la Jamaïque avec quelques marchandises, traitées au Rio de la Hache. En septembre 1692, il équipe encore à la Jamaïque un sloop avec un équipage de quatorze hommes: tous des Français naturalisés comme lui, pour aller trafiquer à Porto Bello. Les Espagnols, alors en guerre contre la France, sont assez surpris qu'un ancien pirate comme lui puisse avoir autant d'audace et bénéficie de la protection britannique. Tristan et ses hommes sont massacrés lors d'une perquisition. En réponse aux plaintes portées par le gouverneur Beeston, le marquis de La Mina, président de l'Audience de Panama, écrit à son homologue: «Ne doutez pas que le navire soit de bonne prise, car la plupart des hommes d'équipage étaient de nation française, et son capitaine connu pour être l'un des plus grands pirates d'Amérique. S'il avait été amené ici (à Panama) vivant, je l'aurais puni comme il le méritait».

Jacques Gasser

☛ Amont, Beeston, Cook, Dampier, Davis, Flibustiers, Golfe de Guinée, Grammont, Hoorn, *Port Royal,* Sharpe, Tarin de Cussy, Tocard, Wafer

Tromp Cornelis (3 septembre 1629, Brielle-29 mai 1691, Amsterdam)

Marteen Tromp, son père, épouse en premières noces Dina de Haes (1599-1633), la fille du patron de navire sur lequel il est embarqué. À l'âge de 13 ans, Cornelis embarque sur le navire de son père. Sa carrière militaire est rapide. Lieutenant en 1645, il est nommé capitaine ordinaire en 1649, *schout bij nacht* en 1653, puis vice-Amiral de l'amirauté de la Meuse le 29 janvier 1665 et lieutenant-Amiral de la Meuse le 23 juillet 1665. Orangiste, Cornelis Tromp est soupçonné d'avoir participé à l'assassinat des frères Witte de With. Sa carrière n'est pas sans tâche. En novembre 1652, alors capitaine d'une prise faite sur les Anglais, il perd ce navire, les prisonniers ayant à en reprendre le contrôle avec l'aide d'Écossais de son propre équipage; il est vrai que Tromp avait, avec les autres membres de son équipage, trop voulu fêter l'événement. En 1654 il reçoit la mission de protéger les marchands vers les côtes espagnoles et la Méditerranée. Il capture devant La Marmora la flûte le *Windhond,* navire hollandais utilisé comme corsaire. Le Sant de Salé réagit en indiquant que ce navire est saletin, Tromp contrevenant ainsi au traité de 1651. En représailles, il capture trois navires amstellodamois qui étaient dans le port, mais en libère deux quelque temps après. De Ruyter doit intervenir pour réparer les torts. De 1655 à 1659, Tromp continue des missions d'escorte en mer Baltique et la Méditerranée. De 1660 à 1662, il n'obtient aucun commandement suite au jugement le condamnant pour avoir effectué du commerce pour son compte propre et d'avoir tardé à ramener les métaux précieux espagnols des Indes occidentales destinés aux marchands hollandais. En 1664, de nouveau en Méditerranée, Cornelis Tromp capture le 10 janvier deux corsaires algérois de 18 et 20 canons avec 300 hommes.

Cornelis Tromp participe à de nombreuses batailles durant la Deuxième guerre anglo-hollandaise. Lors de la bataille des Quatre jours, il est blessé (12 juin 1666) ce qui ne l'empêche pas, peu après, au combat dit de Lowestoft, le 4 août 1666, de diriger l'arrière-garde et d'affronter l'escadre dirigée par Smith. Mais il est loin de De Ruyter et n'intervient qu'en fin de journée pour se battre, ne soutenant pas assez son chef. La flotte anglaise se retire mais les vaisseaux hollandais sont fortement endommagés. De Ruyter convoque un conseil de guerre pour juger de son attitude. Tromp est licencié le 23 août et remplacé par Van Ghent. Par ailleurs, un scandale familial le contraint à démissionner en 1667. Son beau-frère Johan Kievit, membre de la bourgeoisie de Rotterdam, actionnaire de

la *VOC*, est aussi un conseiller dans l'État de Hollande. Il participe néanmoins entre 1665 et 1667 à un complot visant à obtenir à tout prix la paix avec l'Angleterre. Tromp, inactif, propose ses services à la marine française. Le représentant des Provinces-Unies à Paris, Coenraed van Beuningen, écrit à Godefroy d'Estrades qu'il est préférable d'éviter d'avoir recours à lui. Le 6 décembre 1667, il devient chanoine à la cathédrale d'Utrecht avec une prébende. Sa tâche est administrative mais aussi lucrative. Il est membre de la mairie de Graveland, participe à un comité en charge de constituer des polders. Après la mort des frères de Witt, l'arrivée au pouvoir de Guillaume III voit sa réintégration dans la marine. Tromp redevient, le 30 avril 1673, lieutenant-Amiral. Il participe aux combats de Schooneveldt (7 juin) et de Kijkduijn (21 août) qui se déroulent cette année-là.

À la fin de l'année, Guillaume III d'Orange prépare avec Michiel De Ruyter et Cornelis Tromp un plan qui prévoit de frapper la France et ses colonies, profitant de la présence de la flotte française en Méditerranée et d'un traité secret avec des huguenots. Tandis que De Ruyter part attaquer les Antilles, Tromp doit mener une descente entre la rade de Brest et la Charente. Son escadre n'appareille que le 18 juin : trente-six vaisseaux, neuf brûlots, sept snauw et huit galiotes avec 4 000 hommes et soldats. Elle est en vue de Belle-Île le 23 juin. La résistance du château force les Hollandais à se retirer. Le 4 juillet, ils débarquent à Noirmoutier. Au prix de 50 à 100 morts et blessés, l'île est pillée et deux navires sont capturés. Les cloches des églises sont embarquées, notamment celles de l'abbaye de Saint-Philibert. Elles sonnent encore de nos jours en Hollande à Oud-Loosdrecht et Kortgene. Tromp capture une frégate et quelques barques de pêcheurs. L'expédition est infructueuse, les retards dans l'armement permettent aux Français d'être informés et de fortifier Brest et Rochefort. Les Anglais s'étant retirés de la guerre, Tromp est fait baronnet par le roi Charles II en 1675 avant d'aller servir le Danemark. Le 6 juin 1676, il participe à la victoire de la bataille d'Oland contre les Suédois, et mène des actions dans la mer Baltique. Tromp est récompensé, devenant « graaf » de Syllysborg en décembre. Il s'en retourne aux Provinces-Unies afin de réclamer une nouvelle flotte. Apprenant la mort de De Ruyter, il pense atteindre la fonction que le stadhouder lui a promise mais il est encore au service du roi du Danemark à qui il a prêté serment. Les Provinces-Unies renvoient une petite flotte sous Schepers, Tromp n'étant plus qu'un passager, qui arrive fin juin 1677. Or à cette date, les Danois ont défait les Suédois plusieurs fois. Tromp se retrouve plus affaibli qu'en 1676 et doit faire face à l'animosité des officiers danois notamment de Juel. En 1677, il participe aux campagnes contre les îles d'Oland et de Rügen mais est licencié en mai 1678. Il entretenait des relations avec le duc de Brandebourg ce qui explique son voyage en Poméranie (août 1678). Il participe comme volontaire mais en réalité c'est en tant que commandant qu'il tente la bataille du 23 septembre 1678 pour reprendre l'île de Rügen aux Suédois. Il débarque 9 000 hommes de troupe sans perte. De retour aux Provinces-Unies après ce succès (janvier 1679), il écrit au stadhouder pour lui prêter serment comme lieutenant Amiral général de Hollande et West-Friesland. Mais Guillaume III ne pardonne pas à la famille Tromp sa cabale. En juin 1682, Cornelis établit un état de toutes ses pertes financières depuis qu'il est capitaine en 1652. Le montant s'élève à plus de 133 000 fl. Guillaume III en accord avec l'amirauté d'Amsterdam ne lui accorde que 13 647 fl, soit dix fois moins. La rupture est définitive. Cornelis Tromp s'était marié le 25 janvier 1667 avec Margareta van Raephorst (1625-1690), veuve de Jean van Hellermont et fille de Matthijs Willemszoon bourgeois d'Amsterdam (1599-1638) et de Aefge Witsen (1596-1637). Tromp n'aura pas droit à des obsèques militaires, n'étant pas mort en service.

Roberto Barazzutti

☛ *Brest, Rügen,* Ruyter, *Salé,* Smith, With

TROMP MARTEEN (23 avril 1598, Den Briel-10 août 1653)

Maerten, Maarten (Martin en français) Harpertszoon Tromp ne fut ni un pirate ni un corsaire néerlandais. Toutefois, il a été un des officiers hollandais qui a eu à les combattre et ce dès son plus jeune âge. Il est le fils de Harpert et de Jannetgen Barentsd qui auront encore trois filles. Il est possible que Marteen Tromp ait joué, enfant, avec Witte de With. En 1606 la famille déménage pour Rotterdam et l'année suivante, Harpert Tromp, alors lieutenant de marine depuis 1605, embarque son fils avec lui dans la flotte de Jacob van Heemskerck. En 1608, c'est toujours accompagné de Marteen qu'il dirige un petit navire de 28 hommes. Il escorte des marchands et capture un navire dunkerquois chargé de bière anglaise et un navire français avec du vin. En 1609, ensemble, les Tromp servent dans la flotte de Lambrecht Heyndricx, dit « Moy Lambert », qui lutte contre les pirates et corsaires infestant la Manche et la mer du Nord.

La paix venue, Harpert dirige son propre navire de commerce. Il navigue avec son fils à destination de la Guinée. À hauteur du Cap-Vert, ils rencontrent une flotte de sept navires pirates dirigée par l'Anglais Easton établi à Salé. Au cours du combat, Harpert meurt d'un coup de boulet et Marteen se trouve ainsi prisonnier durant deux ans. Libéré, il travaille comme charpentier dans un chantier naval de Rotterdam puis sert sur le navire marchand du patron Cornelis Cornelisz de Haes, à destination de Rouen. En 1617, il est quartier maître sur le navire de Moy Lambert. Il livrera combat à plusieurs navires algérois et tunisiens. Ainsi, les 2 et 3 juillet 1618, les Néerlandais alliés pour la circonstance aux Espagnols mettent hors de combat près de Gibraltar onze à douze navires barbaresques. Le comportement de Marteen lui vaut la promotion de pilote. En mai 1619, il quitte la marine militaire pour la marine marchande. Il effectue plusieurs voyages méditerranéens. Cette réussite ne lui porte pas chance car en 1621 il est de nouveau capturé par un navire tunisien. Le bey le libère un an plus tard. En 1622, il reprend du service dans la marine militaire comme lieutenant et, cette fois, ne la quittera plus, excepté entre 1634 et 1637 où il remplit l'office de diacre. De 1622 à 1646, il navigue dans les eaux de la Manche et de la mer du Nord, effectuant de nombreuses missions contre les Dunkerquois. En 1624, il est capitaine d'un navire de 40 hommes, puis en 1625 d'un vaisseau de 75 hommes et 24 canons. En 1630, il est promu capitaine ordinaire (capitaine entretenu) en récompense de ses actions. Or, l'essentiel des missions de Marteen Tromp consiste dans l'escorte de convois marchands ou de flottes de pêche aux harengs, et parfois de surveillance des côtes flamandes.

Comme capitaine de navire, Marteen Tromp n'engage son premier combat qu'en mars 1627, au large de Plymouth. Après une heure de canonnade, il met en fuite les quatre corsaires dunkerquois et ce sans aucune perte humaine. Au début de 1629, il fait partie de l'escadre Piet Hein. Il participe au combat contre des corsaires ostendais qui se conclut par la mort du héros, tandis que les Ostendais perdent trois navires qui sont capturés. Le 18 septembre 1629, Tromp prend la *Santa Teresa* (capitaine Jacob Janssen), un navire dunkerquois de 110 hommes et 14 canons appartenant au gouverneur de Dunkerque et un Ostendais de 4 canons et 50 hommes. Afin de le récompenser, l'amirauté lui donne une chaîne en or de 300 fl. En 1630, il récidive avec la prise d'un bâtiment dunkerquois de 11 canons ainsi qu'une reprise (un navire anglais) et un autre navire corsaire dont c'était la première sortie. La vente des trois bateaux lui rapporte 1 600 fl. (entre 16 000 et 18 000 l-t). En mars 1631, il combat seul devant les côtes des Pays-Bas contre deux Dunkerquois. Son supérieur, le vice-Amiral Liefhebber, navigant non loin de là ne vient pas à son secours. Le 30 mai 1634, Tromp prend congé de la Marine pour devenir diacre de sa ville. Il n'y revient qu'à la suite de sa nomination comme lieutenant-Amiral de

l'amirauté de Rotterdam, en octobre 1637. Le 18 février 1639 alors qu'il bloque Dunkerque avec douze navires, il est assailli par l'Amiral dunkerquois Michiel Hoorn à la tête d'une flotte de vingt-deux bâtiments. Le gouverneur de la ville, le duc de Fuentes, assiste à la bataille à partir du rivage, certain de voir sa flotte victorieuse. Tromp est attaqué par cinq navires en même temps. Néanmoins, malgré leur supériorité numérique, les Dunkerquois sont repoussés au prix d'un navire brûlé et de deux pris. Ils perdent 1 800 hommes dont au moins 250 prisonniers. Tromp reçoit comme récompense plusieurs chaînes en or, à quoi s'ajoute le butin des prises, de 80 000 fl. dont 3 525 lui reviennent. À la fin de l'année 1639, par la bataille des Dunes du 21 octobre 1639, Tromp met fin à la domination espagnole dans les eaux de la Manche. Entre août 1640 et janvier 1641, il croise à la tête d'une escadre en Manche et dans la mer du Nord, capturant plusieurs corsaires dunkerquois mais aussi un navire algérois fort de 10 canons et 105 hommes. Le blocus maritime néerlandais de la ville de Dunkerque constitue la principale tâche militaire confiée à Tromp au cours de la décennie 1640. Cette participation est capitale dans la chute de ce nid de corsaires, le 11 octobre 1646. La paix qui touche alors les Pays-Bas est de courte durée. En 1652, le pays entre en guerre contre l'Angleterre de Cromwell. L'incident du 29 mai 1652, dit de Douvres, entre Blake et Tromp, marque la première rencontre entre ces deux pays. D'autres confrontations auront lieu. Dans l'une de celles-ci, au large de Ter Heide, Marteen Tromp est tué, atteint par une balle de mousquet.

Marteen Tromp s'est marié trois fois : le 7 mai 1624 avec Dina de Haes (1599-1633), fille du patron sous lequel il servait ; le 27 août 1634, avec Alida Arckenhout de Den Brielle (1602-1639), fille d'un receveur et propriétaire de navires dans la ville, et enfin le 8 janvier 1640 avec Cornelia Teding van Berckhout (1614-1680), fille d'un conseiller dans la province de Hollande. De son premier mariage, il aura trois fils dont Cornelis ; un fils et une fille du deuxième mariage et trois fils et trois filles du dernier.

Roberto Barazzutti

☛ BANCKERT, BARBARESQUES, *DUNKERQUE,* HEIN, HOORN, *SALÉ,* TROMP CORNELIS, WITH

TROUIN FAMILLE (XVIIe-XVIIIe s.)

Le nom de Trouin marque l'histoire de la course à travers la personnalité et le parcours exceptionnel de René Trouin, sieur Du Guay (1673-1736), qui fut sans conteste, avec Jean Bart, l'un des deux grands capitaines corsaires du règne de Louis XIV. Mais les exploits du marin n'auraient pas été possibles sans le soutien des armateurs qui, pendant vingt ans, « l'ont mis en situation de rendre de bons services à l'État et de contribuer à la destruction des ennemis de sa Majesté », comme l'écrivaient les intéressés à son nouvel armement en juillet 1709. Or, derrière René Trouin, on trouve d'abord les Trouin, c'est-à-dire une maison familiale qui assure, de 1691 à 1711, l'armement des navires puis des escadrilles de plus en plus puissantes que celui-ci commanda avec brio. Le pouvoir royal, d'ailleurs, ne s'y trompe pas, en anoblissant simultanément, en juin 1709, le brillant capitaine, mais aussi l'homme de l'ombre, son frère aîné, Luc Trouin de la Barbinais (1666-1737), qui, comme le précise la lettre d'anoblissement « s'adonna particulièrement en notre ville et port de Saint-Malo à armer des vaisseaux tant pour le commerce que pour troubler celui de nos ennemis – ce que le dit sieur de la Barbinais a soutenu avec une grande dépense, en sorte que par ses soins, par son propre bien et son crédit il a tenu en mer des escadres considérables de vaisseaux ». « C'est dans le commandement de ces vaisseaux et de ces escadres que le dit René Trouin Du Guay son frère s'est montré digne des grâces les plus honorables » précise la lettre en soulignant le lien nécessaire entre les deux fonctions de capitaine et d'armateur corsaire.

En fait, Luc Trouin de la Barbinais assume cette fonction d'armateur comme chef d'une véritable maison de commerce familiale, spécialisée de manière quasiexclusive dans l'armement corsaire après 1689. Le fondateur en a été son père et homonyme Luc (I) Trouin de la Barbinais (1637-1688), issu d'une famille de la bonne bourgeoisie marchande, qui, après une carrière de capitaine navigant au commerce et en course (il commanda ainsi la *Vierge de Régle* de 150 tx, pour une campagne de course sur la côte de Guinée et dans la mer Caraïbe entre janvier 1677 et août 1678, où il fit une prise et plusieurs rançons), s'installa comme négociant et armateur à partir de 1682. À sa mort, en mai 1688, le relais est pris par sa veuve, Marguerite Boscher (1635-1705), qui dirige la maison de commerce familiale en femme d'affaires énergique et avisée, à certains égards, et fort procédurière, en y associant plusieurs de ses enfants : Luc (II), l'aîné, après son retour d'Espagne en juin 1689, depuis Malaga, où il assumait les fonctions de consul de la nation française depuis 1684, en position de chef de file naturel ; mais aussi René, sieur Du Guay, qui conserve sa part d'héritage dans la société familiale, et joue, au-delà de ses fonctions de commandement un rôle important dans le montage des armements, au moins entre 1707 et 1711 ; mais encore l'aînée de ses filles, Charlotte Trouin (1668-1742), une autre femme d'affaires énergique. Ainsi, la voit-on intervenir à maintes reprises dans des procédures de liquidation de prises pour la maison Trouin, et ce d'autant plus qu'elle a épousé, en mars 1697, Pierre Alexandre Jazier de la Garde (1654-1735). Ce Parisien, venu en Bretagne comme secrétaire du duc de Chaulnes, gouverneur de la province, puis installé comme trésorier de France, général des finances en Bretagne, financier de premier plan, associé à ses beaux-frères, est bien placé pour faciliter leurs négociations avec le pouvoir pour le prêt de vaisseaux du Roi. En mars 1711, c'est l'ensemble de la maison Trouin qui apparaît au premier plan des investisseurs de la « Société de Rio », avec trois directions sur quinze pour 150 000 l-t, ce qui justifiera l'embarquement, à 57 ans, de Jazier de la Garde comme « contrôleur » de l'expédition pour les questions d'intendance, aux côtés de son beau-frère Duguay-Trouin, commandant en chef.

On peut ajouter à cette galaxie familiale un second cercle de proches parents qui sont associés dans la durée aux entreprises corsaires des Trouin. Ainsi Nicolas Daniel, sieur du Tertre, époux de Jeanne Trouin, sœur de Luc (I) Trouin, est intéressé aux armements Trouin dès 1693-1694 ; en 1703 il arme le *Murinais* pour une campagne de course sur les Orcades avec Duguay-Trouin, tandis que son fils Daniel de Pradel commande la flute le *Concorde* dans l'expédition de Rio, et au-delà pour la mer du Sud où il vend les marchandises prises sur les *Portugais*. De même des neveux de Marguerite Boscher, veuve Trouin, sont des partenaires importants, comme Jacques Boscher (1664-1723) qui, après avoir navigué en course aux côtés de son cousin Duguay-Trouin (il commande avec brio le *Sans-Pareil* lors de l'attaque du convoi de Bilbao en mars 1697), apparaît comme un « intéressé » important dans les sociétés d'armement des Trouin de 1707 à 1711. De même François-Auguste Gouin de Langrolay (1659-1727), époux de Françoise Boscher, issu d'une famille bourgeoise notable de la ville (dont il devient maire de 1710 à 1713), est un investisseur important dans les sociétés d'armement des Trouin et l'un des directeurs de la société de Rio aux côtés de ses cousins par alliance.

C'est sur cette base familiale solide que les Trouin développent leurs entreprises corsaires, encore modestes jusqu'en 1692, et se lancent en pionniers à Saint-Malo après cette date dans l'armement pour la grande course, avec des frégates puis des vaisseaux prêtés par le Roi selon des « traités » précisant les apports de l'État et des armateurs privés. Ces sociétés d'armement « mixtes » deviennent leur spécialité, à échelle sans cesse élargie, de l'armement de la flute le *Profond*, fin 1692, à celui de l'escadre de 17 navires et 6 000 hommes mise sur

pied pour attaquer Rio de Janeiro, en juin 1711. Avec au total près de 70 navires armés en course (dont moins de dix à Saint-Malo même) et plus de 40 000 tx, entre 1689 et 1711, cela fait sans conteste de la maison Trouin le principal armateur corsaire de la façade atlantique durant les guerres de Louis XIV. Sa lettre d'anoblissement évalue, en juin 1709, à « plus de trois cents navires marchands et vingt vaisseaux de guerre ou corsaires ennemis », non compris les résultats de l'expédition de Rio qui produit au final 92 % de profits pour un investissement global de 1 600 000 l-t.

Il faut cependant préciser que les seules forces du « groupe Trouin », même étendu à une parentèle élargie, n'ont évidemment pas suffi à financer un tel effort d'armement, et que, de 1692 à 1711, les Trouin, promoteurs et « directeurs d'armement » ont constamment dû, et de manière croissante, faire appel à des commanditaires, « intéressés » d'origine diverse, désireux d'investir du capital risqué dans cette loterie corsaire, tentante mais aléatoire, avec des pertes sévères, comme en 1708-1709.

On y trouve d'abord des Malouins, bien au-delà du réseau familial, tels Locquet de Grandville et Nicolas Géraldin (Fitzgerald) associés dès les années 1693-1695, puis dans les années 1703-1709, les Vincent des Bas Sablons, Beaubriand Lévêque, Lhostellier, Bêcard, Éon de Carman, Nouail du Fougeray, avant que ne les rejoigne pour « l'entreprise » de Rio, l'essentiel du haut négoce malouin, avec Danycan, les Le Fer de Beauvais et de la Saudre, Chappedelaine, Pépin de Belle Isle. Mais il faut aussi souligner que les Trouin ont su très tôt nouer des alliances avec des financiers parisiens, tel Jacques Gallet de Coulanges, contrôleur général et maître d'hôtel du Roi, partenaire essentiel intéressé pour 100 000 l-t dans la société de Rio, et bien placé pour drainer des fonds chez les financiers et rentiers de la capitale. C'est en élargissant ainsi son réseau de partenaires par cercles concentriques, au-delà du noyau familial initial, que la « maison Trouin » a pu réunir les moyens considérables qui ont permis au brillant cadet, Duguay-Trouin, de déployer ses talents de capitaine, et de développer la plus efficace « entreprise » corsaire de la fin du règne de Louis XIV.

André Lespagnol

☛ BART, *BILBAO,* DANYCAN, DUGUAY-TROUIN, LE FER, PÉPIN DE BELLE ISLE, *SAINT-MALO*

TUNIS

Théâtre privilégié des affrontements entre l'Espagne et l'Empire ottoman au XVIe siècle, Tunis devient, dès le milieu des années 1570, l'une des principales villes de la guerre de course en Méditerranée. Passée sous contrôle ottoman en 1574, la Régence est, durant toute l'époque moderne, l'un des épicentres de la course maghrébine en Méditerranée occidentale, mais il faut sans doute dater son âge d'or entre les années 1580 et les années 1630-1640. Le littoral de la Régence comprend plusieurs ports d'importance : La Goulette constitue l'appendice portuaire de la capitale ; Sousse, Hammamet et Monastir, sur la côte est, servent de ports de départ pour les navires ronds, polacres et galions essentiellement ; Bizerte et Porto Farina sont quant à eux les principaux ports de départ des galères de Tunis. Dans les années 1610, ces galères sont au nombre de six, sans compter quelques galions, fustes et brigantins. On compte sept galères dans les années 1620 et, dans les années 1630, le père Dan les estime à cinq. Comme ce dernier l'explique, on appelle communément cette flotte « les galères de Bizerte », car c'est bien là qu'elles hivernent, en raison du double abri qu'offrent le lac et la forteresse. Dans les *Novità di mare* envoyées par l'inspecteur des Douanes de Livourne à Florence, il est à plusieurs reprises fait mention des « sorties » de la flotte de Bizerte, véritables événements en Méditerranée occidentale, et notamment de cette expédition, sous le commandement du *kapudan* Ustâ Murâd (ou Moratto Genovese), à la fin du mois de juin 1625, où, aux abords de Syracuse, les six galères de Bizerte combattent contre cinq vaisseaux

maltais ; un combat acharné où près de 20 chevaliers périssent et où les Tunisiens sortent victorieux, emportant deux navires de l'Ordre, la *Patrona* et la *San Francesco*, et plus de 200 captifs. D'après le récit de l'affrontement envoyé au secrétaire du Grand-Duc de Toscane, la bataille coûte cher aux galères de Tunis qui doivent être réparées durant plusieurs mois, avant de pouvoir reprendre la mer.

Les activités corsaires de Tunis sont surtout dirigées contre l'Espagne et les États italiens, ainsi que contre l'encombrant voisin maltais. La guerre de course s'exerce principalement de deux manières : d'une part, les corsaires sillonnent les routes marchandes (notamment dans l'espace tyrrhénien et dans le détroit de Sicile) à la recherche de prises potentielles ; de l'autre, ils effectuent des razzias sur les côtes des pays ennemis. En représailles, les littoraux de la Régence ne sont pas épargnés. Hormis les ports cités plus haut, il existe très peu de havres pour les navires tunisiens, et les corsaires européens éprouvent, parfois durement, les défenses et la marine de la Régence. En 1609, par exemple, les Espagnols de don Luis Fajardo et les Français attaquent le port de La Goulette, où ils brûlent près de trente vaisseaux. La Goulette est à nouveau ciblée en 1612. Les galères de Malte s'emparent également, en 1672, des cinq galères de Bizerte.

La course tunisienne ne s'est néanmoins jamais concentrée sur une seule nation. Pierre Grandchamp a montré, à partir des actes de la Chancellerie du consulat de France à Tunis, que les captifs dans la Régence pouvaient être tout aussi bien italiens, maltais, provençaux, qu'espagnols, anglais ou hollandais. D'où cette idée, ancrée en particulier dans l'historiographie coloniale, que les « Barbaresques » ne respectent jamais les traités de paix et de commerce, et notamment les capitulations octroyées par la Porte ottomane à certaines nations européennes, comme la France, l'Angleterre ou les Provinces-Unies. L'ambassadeur d'Henri IV à Istanbul, Savary de Brèves, conscient de la perte d'autorité du Grand Seigneur au Maghreb, conclut au mois d'août 1605 le premier traité de la France avec la Régence de Tunis à l'époque moderne. Les Tunisiens promettent de ne pas nuire au commerce et à la navigation des Français ; le traité ajoute qu'aucun corsaire anglais ne serait toléré dans les principaux ports de la Régence. En échange, les Français doivent libérer les « Turcs » esclaves sur les galères du Roi, tandis que les navires tunisiens ont théoriquement libre accès dans tous les ports de France, où ils sont considérés comme vaisseaux alliés et peuvent se ravitailler et se rafraîchir. Le traité de 1605 marque le début des relations directes de la France avec les Régences du Maghreb. Néanmoins, il faut attendre les années 1650-1660 pour assister à une réelle multiplication des traités bilatéraux, caractéristiques d'une autre phase, à savoir le développement des marines européennes, et, de manière plus générale, l'investissement militaire maritime des Européens en Méditerranée, dû en grande partie à une concurrence intra-européenne. Longtemps laissés aux concessions privées durant la période précédente (1600-1650), force est de constater « l'étatisation » des relations commerciales avec la Régence dans la deuxième moitié du XVIIe siècle. Ainsi, les recherches sur la Tunisie mouradite (du nom du bey Mûrad Qursû, qui a donné son nom à la dynastie qui a régné sur la Régence au XVIIe siècle) mettent en avant l'idée d'une « normalisation » progressive des relations entre Tunis et les puissances européennes avec qui la Régence avait conclu des traités.

Établir une distinction nette entre, d'une part, une course d'État, et, de l'autre, une course privée paraît très difficile dans le cas de Tunis. En effet, nombre d'armateurs font partie de l'élite de la Régence tels Yûsuf Dey, Ustâ Murâd Dey « Genovese », Murâd Bey, ceux que l'on a coutume d'appeler les « Puissances » de Tunis ; il s'agit tout à la fois de négociants, de militaires, et de personnages politiques de haut rang. Une fois les galères rentrées au port, et alors qu'il faut partager le butin, un certain nombre de marchands peuvent cumuler à la fois ce qui leur

revient en tant qu'armateur, la dîme qui est due au pacha, au dey ou au bey, voire la part considérable que ne manque pas de réclamer le *raïs* ou *ra'îs*. Les trois dignitaires de la Régence cités plus haut possèdent des navires qu'ils arment en course. Comme le rappelle Sadok Boubaker, les chroniqueurs arabes et les poètes officiels, à l'instar d'Ibn Abî Dînâr, ont tôt chanté les épopées chevaleresques des héros de la course, très célèbres *kapudans*. Ainsi, Ustâ Murâd a laissé l'image d'un grand conquérant, d'un *ra'îs* exceptionnel, dont les combats corsaires évoqués par le chroniqueur Muhammad al-Wazîr al-Sarrâj au tournant des XVII[e] et XVIII[e] siècles rappellent les épopées et la guerre Sainte: « Voici une tombe ravie de bonheur / car c'est ici que gît le Qabudan Mûrad. / Il a longtemps parcouru les mers et il nous est revenu / chargé de butins à rendre malades les envieux ». La plupart de ces grands corsaires sont surtout des chrétiens islamisés, des convertis qui ont trouvé à Tunis d'importantes possibilités d'ascension sociale, en particulier s'ils peuvent mettre en valeur leurs compétences en matière de navigation. Pour le père Dan qui parle ici de Tunis, « il est très asseuré que les Renégats ont toujours donné un grand accroissement à cet État des Otthomans, et qu'ils l'ont fait subsister, pour avoir appris à ces infidèles l'usage du canon, des mousquets, & des autres machines de guerre, dont ils n'avaient point connaissance; ce qui les rend aujourd'huy puissans & redoutables par tout le monde ». Il ajoute plus loin que « leurs meilleurs hommes de guerre et de marine, voire mesme la pluspart de ces corsaires sont Renégats et partisans du Mahométisme ». On considère que la marine de course tunisienne a connu d'importantes mutations au début du XVII[e] siècle, en raison des apports techniques de certains capitaines « nordiques », en particulier l'Anglais John Ward (appelé Yûsuf Ra'îs ou Wardiyya par Ibn Abî Dînâr) et le Flamand Sanson ou Simon Danser (devenu 'Alî Ra'îs ou Samsûn pour le chroniqueur). Comme l'explique André Raymond, de nombreux capitaines continuent à être choisis parmi les convertis dans la deuxième moitié du XVII[e] siècle: Jean Thévenot rencontre, près de Pantelleria, un certain Sulaymân Ra'îs, converti anglais, tandis que le chevalier d'Arvieux évoque les activités de « Cuchuk Murâd », converti portugais, de Mustafâ, espagnol, et de Yusûf Corso. Loin de ne traduire qu'un transfert de compétences techniques, les remarques du père Dan et les trajectoires de nombreux chrétiens islamisés témoignent de l'ouverture de la société tunisienne au XVII[e] siècle, qui intègre plusieurs vagues importantes d'immigrants de diverses origines, tels les Andalous expulsés de la péninsule Ibérique en 1609-1610, les captifs convertis (les mamelouks) ainsi que certains volontaires qui se rendent dans la Régence lors de l'apogée de la course tunisienne (1600-1640).

Forme maritime du *Djihâd*, la course tunisienne sert surtout à légitimer religieusement et idéologiquement le pouvoir des beys au XVII[e] siècle; un pouvoir qui supplante, avec la dynastie des Mouradites, le pouvoir deylical à partir des années 1640. De fait, si la guerre de course peut gêner les rapports commerciaux entre la Régence et les États européens, elle sert surtout de moyen de pression diplomatique, ou d'outil de propagande, plutôt que d'activité économique de premier plan. Certes, au tout début du XVII[e] siècle, le chroniqueur Ibn Abî Dînâr explique que « les prises en mer (*ghanâ'im al-bahr*) augmentèrent d'une manière indescriptible ». Néanmoins, il ne faut pas hypertrophier le rôle économique de la course dans la Régence: le commerce des navires, celui des esclaves et des captifs constituent certes une source de profit considérable, mais sans doute moins en raison du prix de ces marchandises que de toutes les activités commerciales induites par ces échanges. Car, pour être rentable, la course nécessite des investissements très élevés et constants qui s'appuient bien, généralement, sur d'importants revenus fonciers. En revanche, la vente des prises (blé, cuirs de Moscovie, fromages, produits coloniaux, etc.) réexportées en Europe par le biais d'intermédiaires, et le lucratif commerce des

captifs favorisent, presque paradoxalement, les échanges marchands entre les rives sud et nord de la Méditerranée. Les Européens insistent, surtout à partir du XVIII[e] siècle, sur la différence qui existe entre la Régence de Tunis et celle d'Alger : en 1716, le consul français Pierre-Victor Michel, explique ainsi que Tunis est « un pays marchand où toutes sortes de nations peuvent venir charger des denrées ». La course est donc peu à peu délaissée à mesure que se multiplient les rapports contractuels entre la Régence et la plupart des pays européens, ou bien que se présentent des conjonctures favorables au commerce traditionnel, comme entre 1660 et 1705, ou entre 1760 et 1792. Daniel Panzac, qui a étudié les derniers temps de la course barbaresque, active et prospère durant les guerres révolutionnaires, a montré que la Régence de Tunis, et dans une moindre mesure celle d'Alger, ont essentiellement privilégié, à partir du début du XIX[e] siècle, le fret et le commerce maritime.

Guillaume Calafat

☛ *ALGER*, BARBARESQUES, *LIVOURNE,* MORATO GENOVESE, WARD

V

Valbelle Jean-Baptiste, chevalier de (1627, Marseille-avril 1681)

Il est issu d'une famille de marins provençaux originaires de La Cadière, près de Toulon. Son grand-père, son père et son frère furent capitaines des galères, ces deux derniers ayant trouvé la mort au combat de Gênes (Vado, 1638). Les Valbelle, lieutenants généraux des mers du Levant en l'amirauté de Marseille dès 1586, donnèrent plusieurs chevaliers de Malte. Jean-Baptiste Valbelle commence à naviguer très jeune : il a 11 ans quand les galères de Pontcourlay écrasent, devant Gênes, celles de l'Espagnol Vélasco (1638) et quand, sur la *Valbelle*, il voit son père tué. Blessé en 1641 au siège de Tarragone, il se distingue l'année suivante devant Barcelone.

Malgré des titres de noblesse de qualité très discutable, il est reçu chevalier de Malte et participe en Méditerranée à la police des mers en livrant plusieurs combats contre les Barbaresques sous la bannière de la Religion.

Revenu dans la Marine royale en 1654, il sert sous les ordres du chevalier Paul (ou Paul de Saumeur), participe à la prise de Castellamare et détruit trois corsaires marocains près de Palerme. Capitaine du *Persée*, frégate de 30 canons, il réalise de nombreuses prises, sans que nous puissions en connaître le montant global. Cependant, le 23 février 1655, il rencontre quatre frégates anglaises de l'Amiral Blake, qui croisent entre Majorque et Cabrera – *Langport* 50 canons et 260 hommes, *Diamond* et *Ruby* chacune de 36 canons et 160 hommes, et *Pearl* de 22 canons et 100 hommes. Ayant refusé de les saluer il se trouve poussé au combat dans l'anse de Campos, à Majorque, où il réussit à tenir à distance ses adversaires. Le combat dure trois jours et se termine par la victoire anglaise du commodore Roger Cuttance, après l'action d'une batterie de 6 canons disposée à terre par le vice-roi de Majorque. *Persée* a 87 hommes hors de combat, soit un tiers de l'équipage ; Valbelle, Vincheguerre, les lieutenants Isnard et Bar, les capitaines d'armes Murris et Baptiste, ainsi que les survivants, sont amenés à La Ciotat.

Malgré l'interdiction prononcée par l'État royal – ordonnance de 1658 – Jean Baptiste Valbelle agit sous pavillon étranger pour « courir sus aux Turcs ». Invité par le chevalier Paul à rallier le pavillon, Valbelle, qui commande *La Vierge et la Levrette*, de Marseille sous la bannière de Savoie, se dérobe et, poursuivi, gagne l'abri de Villefranche. Sa rébellion lui vaut une condamnation à mort par contumace en 1660, mais l'arrêt ne fut pas exécuté.

Néanmoins, en 1660, les opérations menées contre les Barbaresques lui valent d'être fait commandeur de Malte. Capitaine des vaisseaux du Roi en mars 1666, il commande le *Vermandois* puis le *Dauphin* au Levant en 1671, puis le *Glorieux* pendant la guerre de Hollande et livre plusieurs combats à Solebay (juin 1672), Schooneveldt, Walcheren et au Texel (juin 1673).

En 1673, il essaie, en vain, de libérer 700 captifs français à Tripoli.

Les Messinois, révoltés en juillet 1674 contre la couronne espagnole, se tournent vers Louis XIV car la France et l'Espagne sont en guerre depuis octobre 1673. Valbelle, qui a été promu chef d'escadre en décembre 1673, est le premier à proposer à Colbert d'aider Messine. Dépêché sur place avec des vivres il est accueilli en sauveur (septembre 1674). Les Espagnols décident de réduire la résistance par la famine et font le blocus de Messine. En janvier 1675, Valbelle réussit, par une manœuvre audacieuse, à forcer le blocus de l'escadre espagnole de don Melchior de la Cueva et à ravitailler Messine une seconde fois. À la tête du *Pompeux* – 72 canons, 500 hommes – et sous les ordres de Duquesne, il joue un rôle déterminant lors des batailles victorieuses de Stromboli, Agosta et Palerme (janvier-juin 1676), avec Tourville et Coëtlogon, au cours desquelles les escadres espagnoles et hollandaises furent presque totalement détruites. Bon marin, son audace et son habilité lui valent le surnom de « Tigre ». Lors d'un séjour à Rome après la paix de Nimègue (1678), le pape Innocent XI lui propose le commandement de sa flotte. Sa mauvaise santé le contraint toutefois à refuser l'offre. Malade, il mène une campagne infructueuse devant Tripoli en 1680. Bailli de Malte, il meurt à l'âge de 54 ans, au château de La Reynarde, dans le terroir de Marseille, alors qu'il était sur le point d'être promu lieutenant général.

Gilbert Buti

☛ BARBARESQUES, *BARCELONE*, DUQUESNE, *GÊNES*, *LA CIOTAT*, *MALTE*, *MARSEILLE*, PAUL DE SAUMEUR, *TOULON*, TOURVILLE

VALDERARRAMAS DIEGO DE, ALIAS *DE BARRASA* (v. 1375 - ap. 1406)

Ce corsaire castillan, dont on ne connaît pas la formation, apparaît lors de la guerre contre Gênes à la fin du XIVe siècle, époque où il reçoit le soutien à la fois du roi d'Aragon Marti Ier et de Louis II d'Anjou comte de Provence, alors occupé à guerroyer en Italie. Le chroniqueur arlésien Bertrand Boysset détaille avec quelques précisions l'épisode dans lequel ce corsaire se trouve engagé.

Obligé de réparer ses trois *naus* à Toulon après s'être emparé de trois nefs, trois *lins* et un *veisier* génois, il est assiégé en 1401 dans ce port par les Génois accourus en force pour le capturer. Il semble que la ville de Toulon ait pris parti pour Diego de Barrasa dans la mesure où le chroniqueur génois Giovanni Stella affirme que le siège n'a pas abouti en raison de l'aide de la ville au corsaire. Par ailleurs, en octobre 1402, le prince régent Charles de Tarente interdit aux Toulonnais de recevoir des pirates et receler le produit de leurs vols (ce qui paraît se pratiquer là, comme partout ailleurs). À Marseille, ville proche, on se méfie toutefois des représailles, marques et contre-marques, rendues inévitables à une sympathie trop affichée aux corsaires. Les autorités décident alors de publier une criée prohibant à tout le monde de ravitailler les navires de Diego de Barrasa au mouillage dans l'archipel marseillais en ajoutant qu'on ne peut décemment recevoir de corsaires à Marseille. La relation de l'événement par Boysset a sans doute fait du bruit puisque les facteurs du marchand italien Datini, installés en Avignon et généralement bien informés des affaires du comté, en font également état dans une correspondance datée du 30 octobre 1402.

Le blocus maritime des navires de Diego de Barrassa est mal vécu par les habitants de Toulon puisqu'il dure cinq semaines pendant lesquelles de nombreux dommages sont causés par les échanges de tir. Finalement face à une situation qui s'éternise et porte préjudice à tout le monde, Louis II, comte de Provence, par l'intermédiaire de Louis de Tarente, fait accepter un compromis selon lequel Diego de Barrasa remet trois des nefs capturées aux Génois et en contrepartie ceux-ci s'engagent à des réparations de la ville meurtrie par plusieurs semaines de combat. Toutefois, trois ans plus tard, Pero Niño, corsaire castillan connu par une chro-

nique relatant ses agissements, passant dans les parages remarque les trois navires de son collègue encore échoués à terre…

La carrière de Diego de Barrasa paraît se poursuivre au service du comte de Provence car Boysset signale son rôle de messager venu annoncer, à bord d'une galiote, la mort de Lancelot, roi de Naples, au château de Tarascon en 1406. À partir de cette date on perd sa trace.

Philippe Rigaud

☛ *Gênes*, Niño, *Toulon*

VALIN RENÉ JOSUÉ (10 juin 1695, La Rochelle-23 août 1765)

La famille est d'origine flamande, de confession catholique, installée à Saint-Martin-de-Ré dès le milieu du XVIIe siècle. René-Josué obtient sa licence de droit à Poitiers à 19 ans et demi et épouse Marie-Françoise Pichard, issue d'une famille robine. Onze enfants naissent de cette union, dont deux seulement ont une descendance. Avocat au présidial de La Rochelle à partir de juillet 1715, Valin qui n'aime pas plaider, devient un juriste de cabinet. Il anime les conférences des avocats où l'on débat de questions juridiques particulières et participe activement à la vie de l'Académie royale des Belles-Lettres de La Rochelle, constituée par lettre patentes en 1732. Valin est aussi membre du corps de ville rochelais, dont il est nommé procureur-syndic en 1733. Il entre à l'amirauté, en 1736, pour suppléer Adrien Nectoux auquel il achète la double charge d'avocat et de procureur du Roi de la juridiction maritime en 1745. Valin doit d'ailleurs emprunter pour acquérir ces offices dont la valeur est un peu supérieure à la norme, soit 20 500 l-t. Toutefois, l'homme ne s'est pas enrichi dans l'exercice de sa fonction de juge d'amirauté. Il vit modestement, dotant difficilement ses enfants et renonçant à la succession paternelle.

Valin est connu pour son *Nouveau Commentaire sur l'ordonnance de Marine du mois d'août 1681,* publié à La Rochelle en 1760, chez Légier et Mesnier, en deux volumes in 4°. Le *Commentaire* expose la jurisprudence des affaires maritimes, notamment en matière de commerce et de pêche, et intègre la documentation et les réflexions de Balthasar-Marie Émerigon, avocat et conseiller à l'amirauté de Marseille, auteur d'un remarquable *Traité des assurances et des contrats à la grosse* publié en 1783. L'ouvrage passe à la postérité et devient une référence du droit maritime français jusqu'au XIXe siècle. En 1763, Valin publie, chez Jérôme Légier, imprimeur des Fermes générales du Roi à La Rochelle, un *Traité des prises.* Il répond à la commande du duc de Penthièvre, Amiral de France, qui préside le Conseil des prises et qui a apprécié son ouvrage sur le commentaire de l'ordonnance de Colbert. Deux tomes en un volume in 8° constituent le *Traité des Prises, ou Principes de la Jurisprudence françoise Concernant les Prises qui se font sur mer, Relativement aux dispositions tant de l'Ordonnance de la Marine du mois d'Août 1681, que des Arrêts du Conseil, Ordonnances & Réglemens antérieurs & postérieurs, rendus sur ce sujet; Avec une notice de la procédure qui doit être observée à cet égard.* Valin avertit le lecteur qu'il n'y trouvera pas un essai sur les jurisprudences des différentes « nations qui reconnaissent une police à observer dans la guerre sur mer ». Bien que le *Commentaire* ait évoqué le sujet, Valin propose cette fois un traité qu'il souhaite méthodique et pratique, permettant au lecteur de suivre la « chaîne des décisions ». Il s'agit donc d'un précis de la procédure avec des additions modifiant quelques passages de son *Commentaire.* Ce traité est aussi un essai historique où Valin commente l'évolution de la législation française depuis les temps immémoriaux. L'ouvrage comporte au tome II une table chronologique des pièces justificatives (ordonnances, arrêts, lettres, jugements, etc.) depuis les années 1638 jusqu'en 1762 reproduites dans leur intégralité. L'on peut ainsi lire l'ordonnance qui supprime le droit du dixième des prises prélevé par l'Amiral de France en 1761 ou encore celle du 4 octobre 1760

sur les prisonniers de guerre faits à la mer. Valin explique les carences de l'instruction des prises au niveau des amirautés : la lenteur et le coût des procédures, le paiement de tous les protagonistes, la part qui revient à chacun, notamment celle des équipages, la difficulté à faire respecter la législation pour l'État, même avec l'instauration du Conseil des prises. Il évoque clairement la fraude, dont la tentation est grande, précise-t-il, et parle, au sujet du pillage des prises, des billets de rançon et de la destruction des papiers du navire, d'un « mal incurable ».

Le juriste rochelais a bel et bien innové d'un point de vue éditorial en proposant un ouvrage spécifique dont le genre a connu un certain succès. En effet, chaque conflit recrée son code des prises dans lequel les principes de la jurisprudence française sont répétés et mis à jour. Ainsi en va-t-il de celui de Daniel Marc-Antoine Chardon lors la guerre d'Amérique (1778-1783) ou encore de ceux d'Alphonse Guichard en l'an VII (au temps d'Aboukir, 1798-1799) ou de François-Nicolas Dufriche de Foulaines en 1804. Les avocats Alphonse de Pistoye et Denis Duverdy publient encore un *Traité des prises maritimes*, en 1859, dans lequel l'ouvrage de Valin est refondu et adapté à la nouvelle législation. Le juriste Domenico D'Azuni rappelle dans *Le droit maritime de l'Europe*, publié en 1805, que les lois sur la course varient dans le temps et selon les circonstances, que leur exécution est presque toujours subordonnée à la politique du moment : « Elles ne sont pas des lois proprement dites, car elles ne sont pas permanentes, […]. Elles inclinent souvent vers l'extrême rigueur au commencement d'une guerre ; mais elles se rapprochent de l'équité, lorsque les nations fatiguées sentent enfin le besoin de jouir des douceurs de la paix ». Le travail de Valin porte sur la législation française, mais il faut justement souligner la complexité des règlements multiples en Europe depuis le milieu du XVIIe siècle, époque des traités de Munster, des Pyrénées et d'Oliva, où l'usage des armements en course a pris de l'ampleur. La législation des prises constitue ainsi une matière d'analyse très intéressante pour les juristes et les historiens du droit. Au début du XIXe siècle, les puissances maritimes européennes s'accordent au moins sur trois points principaux dans leurs règlements sur la course, bien distincte de la piraterie : la lettre de marque, l'adjudication de la prise à l'armateur légitime et un tribunal compétent pour adjuger la prise. Parmi les problèmes de fond, subsistent ceux liés aux réclamations des États neutres et la difficulté à trouver un accord sur les principes du droit des gens par les puissances belligérantes.

Sylviane Llinares

☛ CHARDON, *LA ROCHELLE, MUNSTER*

VANE CHARLES (?-1720)

Les archives sont peu prolixes sur les activités de Charles Vane avant 1718. Il aurait aidé les Espagnols à repêcher de l'argent sur des galions qui avaient sombré dans le golfe de Floride en 1715. C'est ensuite une plainte du gouverneur des Bermudes à propos de mauvais traitements subis par les équipages de navires arraisonnés, qui éveille l'attention. Ainsi l'*Edward et Mary* (capitaine Edward North), capturé en mai 1718 ou le *Diamond* le mois suivant. Au vrai, Vane est excédé par la prise en otage de l'un de ses compagnons par les Bermudiens. Lorsque Woodes Rogers, nouveau gouverneur des Bahamas, gagne son poste en juillet 1718, bien des pirates attendent à New Providence les effets de l'amnistie générale qui est annoncée. Charles Vane est l'exception. Ce pirate vient de passer trois semaines en bamboche et s'apprête à repartir. Il tâche de négocier : au moins conserver son butin. En l'absence de réponse, il met le feu à une prise française qu'il ne peut emporter et se fait la belle, empruntant le sloop de son ami John Yeats. Une quarantaine d'hommes expérimentés l'accompagnent. Le gouverneur le fait poursuivre par deux navires bien armés, en vain. Malgré son désir de vengeance, Vane ne reviendra jamais aux Bahamas. Yeats embarque avec 25 hommes sur un sloop de la Barbade

qui vient d'être capturé. Un autre marchand, immédiatement intégré à la petite flotte, se trouve avoir un chargement de piastres. Les navires sont carénés puis cinglent vers les Îles-du-Vent. Un navire espagnol en route pour la Havane est pillé et incendié, l'équipage relâché près de Puerto Rico. Entre St. Kitts et Anguilla, un sloop et un brigantin pourvoient au ravitaillement. De quoi faire route sur les côtes caroliniennes, au grand désespoir de la population qui a vu passer Stede Bonnet et Edward Teach. Vane commet de gros dégâts : il s'empare d'un bâtiment barbadien, d'un autre d'Antigua, d'un hollandais de Curassol et d'un grand brigantin (capitaine Thompson) venant de Guinée avec 90 esclaves à bord, destinés à Charleston et qui sont embarqués dans le navire de Yeats. Au sud de Charleston, devant la rivière Edisto, Yeats fausse compagnie à ce général au caractère abusif et inéquitable. Le bon compagnon va quérir et obtient le pardon du gouverneur de la Caroline du Sud, Johnson, tandis que le négrier récupère sa cargaison humaine.

Pendant ce temps, Vane dépouille deux navires en route pour l'Angleterre. Robert Johnson fait armer deux sloops commandés par William Rhett. Sa mission est de capturer Bonnet, signalé au cap Fear mais c'est Vane qui est découvert, sauvé *in extremis* par la présence de Teach. Le pirate décide de ne pas traîner. À la fin du mois d'octobre, un brigantin et un sloop de Long Island sont saisis au large du cap Maisi (pointe est de Cuba). Puis un vaisseau de guerre français est rencontré, que Vane refuse de combattre. Sa prudence n'est pas récompensée. L'équipage le destitue, lui préférant le quartier-maître Rackam. Le malheureux capitaine est embarqué dans un sloop avec 15 hommes, avec de quoi survivre. Il trouve à se raccommoder dans la baie de Honduras puis croise au nord de la Jamaïque. Il faut tout recommencer. Un sloop et deux pirogues permettent d'accroître l'équipage, de quoi autoriser la prise, en décembre, d'un vaisseau bien armé, la *Perle*, de la Jamaïque, capitaine Charles Rowling. Survivre c'est pouvoir fuir, mais il faut pour ce faire caréner ce navire. Avec une nouvelle prise faite en route, Vane gagne l'île de Banacca (Guanaja), près de Roatan sur la côte hondurienne. Durant deux mois, la vie est belle. En février 1719, les navires, qui venaient d'appareiller, sont surpris par une tempête particulièrement violente et jetés à la côte. Rien ne peut être sauvé. Débute une période difficile où tous dépendent de la générosité des pêcheurs. Le capitaine Holford, dont le navire fait aiguade non loin, refuse d'aider les flibustiers. Un autre bâtiment vient mouiller. Vane se fait passer pour un misérable naufragé, il est demasqué et conduit à Kingston les fers aux pieds. Cette dernière version due à Johnson est contestable puisque le Conseil de la Jamaïque récompense un dénommé William Magarity. Jugé à Spanish Town, Vane est condamné le 22 mars 1720 et pendu, revêtu d'une armure de fer, à Gallows Point, avec un homme de son équipage.

Philippe Hrodej

☛ BONNET, *CHARLESTON, NEW PROVIDENCE,* ROGERS, TEACH

VANSTABEL PIERRE JEAN (8 novembre 1744, Dunkerque-1797)

Pierre Jean Vanstabel voit le jour alors que la France et l'Angleterre débutent la guerre de Succession d'Autriche. En 1755, en pleine paix, les Anglais s'emparent de la flotte de commerce coloniale et la flotte de pêche à Terre-Neuve. La rafle de l'Amiral Boscawen, véritable Pearl Harbour avant la lettre, prive la France de 6000 matelots sur 50000. C'est donc en pleine guerre, en 1758, que Vanstabel connaît son premier embarquement, naviguant au commerce. Son père François Vanstabel est pilote et son grand père capitaine. Le futur Amiral gravit tous les échelons pour devenir capitaine au commerce, naviguant au grand cabotage et au long cours. Ses croisières sont heureuses et lui permettent d'acquérir une maison rue Royale et de se marier le 18 mars 1772 à Isabelle Taffin, jeune fille de la bonne bourgeoisie dunkerquoise. Lors de la déclaration de guerre contre l'Angleterre, en juin 1778, Vanstabel entre dans la

Marine royale comme officier auxiliaire. Pour compléter les effectifs des états-majors des vaisseaux, le secrétaire d'État à la Marine, Sartine, fait massivement appel aux officiers marchands. Cependant Vanstabel abandonne le service du Roi pour devenir corsaire.

Il reçoit alors le commandement de la *Dunkerquoise*, une des plus belles frégates corsaires de Dunkerque : 200 tx, 20 canons et 164 hommes. Elle a été construite au Havre en 1779 pour le compte de l'armateur de Longuemare qui la revend à Aget de Dunkerque. La mise-hors, compris les 44 495 l-t d'avances à l'équipage, atteint la somme de 217 226 l-t. Partie de Dunkerque le 16 juin 1779, sous le commandement de Gaspard Morel, la *Dunkerquoise* navigue de Flessingue à la Norvège en compagnie du *Maraudeur* et du *Necker*. Elle fait deux prises et 237 000 l-t de rançons. La part de la *Dunkerquoise* se monte à 255 992 l-t mais compte tenu de nouvelles avances distribuées à l'équipage et de frais de relâche élevés, la campagne est légèrement déficitaire.

L'armateur fait alors appel à Vanstabel qui appareille avec la *Dunkerquoise* le 21 novembre pour une course de six semaines et rentre le 27 décembre 1779 avec quatre rançons pour 39 300 l-t plus 4 000 l-t de marchandises sauvées d'une prise coulée. Le 10 décembre, Vanstabel accomplit son premier exploit militaire en se battant six heures contre une frégate anglaise de 26 canons, au prix de trois tués et onze blessés mais « ce n'est qu'après avoir reçu quatre coups à l'eau, dégréé dans la mâture et les manœuvres et après avoir usé presque toute sa poudre et boulets qu'il s'est vu obligé de se retirer ». Reparti le 20 décembre, il rentre le 25 janvier 1780 avec cinq prises et deux rançons. Le total des prises produit la somme de 456 940 l-t ce qui en fait une des dix meilleures campagnes de course de la guerre d'Indépendance américaine.

Vanstabel reçoit, en septembre 1780, le commandement du *Rohan-Soubise* de 350 tx. Ce corsaire a été le navire amiral de la division corsaire financée partiellement par la Cour et par Calonne et confiée à Royer. Après la mort au combat de ce dernier, le *Rohan-Soubise* a été commandé par son second Castagnier jusqu'au retour à Dunkerque, puis confié pour une nouvelle croisière à Pierre-Simon Lhermite, père du futur contre-Amiral de la Révolution. La deuxième expédition se termine le 17 août 1780 et est également une catastrophe financière. Robert Coppens, l'un des plus grands armateurs corsaires de Dunkerque, reprend le *Rohan-Soubise* qui appareille avec Vanstabel le 12 septembre. Le 3 mars 1781, Vanstabel, croisant au large des côtes anglaises, aperçoit le corsaire anglais *Admiral Rodney* de 22 canons. Il lui donne la chasse et après une heure de canonnade s'en empare à l'abordage. Le navire ennemi est en si mauvais état qu'il faut l'incendier. Au cours du combat, Vanstabel reçoit deux balles dans la gorge. Il rentre au port pour se faire soigner. Quelques jours plus tard, le *Rohan-Soubise* reparti en course est pris. Louis XVI, ayant appris le combat contre *Admiral Rodney*, fait attribuer à Vanstabel une épée d'honneur et, le 14 septembre 1781, un brevet temporaire de lieutenant de frégate.

Le 15 octobre, Vanstabel reprend la mer au commandement du *Robecq*, sister-ship du *Rohan-Soubise*, lui aussi construit en 1779 à Dunkerque par les frères Denis. Au cours de cette campagne il fait au moins une prise. Le 5 novembre 1782, Louis XVI lui accorde le brevet de lieutenant de frégate à titre définitif : Vanstabel entre alors dans la Marine royale et se voit confier des missions d'escorte de convois côtiers. Le 4 mars 1785, le commissaire de la Marine de Dunkerque en fait le portait suivant : « Le sieur Vanstabel est un excellent sujet, brave comme l'épée dont le Roi l'a honoré. Le sieur Vanstabel, bon marin, ne doit fréquenter que la mer. Il sera propre à tout quand on voudra l'employer, particulièrement à la guerre, pourvu qu'il y ait des coups à donner et à recevoir. L'opinion publique sur le compte des sieurs Anguier et Vanstabel est à peu près égale ; ils sont jugés ici d'une excellente conduite et ils y jouissent d'une considération distinguée. » En 1787, Castries, secrétaire d'État à la Marine, lui donne l'ordre

de conduire quatre grands canots à rames non pontés de Boulogne, où ils ont été construits, à Brest. En 1788, il reçoit le commandement du lougre le *Fanfaron*, avec mission de reconnaître les côtes de la Manche. Au terme de cette mission, il reçoit les félicitations du comte de la Luzerne qui a succédé à Castries. En 1792, il est promu lieutenant de vaisseau et reçoit le commandement de la frégate la *Proserpine* avec laquelle il reste en station plus d'un an aux Antilles se consacrant à escorter du commerce colonial français. Il adhère au nouveau régime et, lors de la déclaration de guerre en février 1793, il est promu capitaine de vaisseau. Il reçoit le commandement de la frégate la *Thétis*. Croisant dans la Manche d'avril à juillet, il fait de nombreuses prises, brûlant ou capturant plus de quarante navires. En novembre, le gouvernement le nomme contre-Amiral et Vanstabel hisse sa marque sur le *Tigre*. Dalbarrade, le ministre de la Marine, le charge d'aller chercher et d'escorter un convoi de blé américain réuni à la Chesapeake. La famine en France menace d'emporter le régime. Après quarante-sept jours de traversée, la division de six vaisseaux de 74 canons, trois frégates et trois corvettes de Vanstabel mouille le 12 février 1794. Rien n'est prêt et le Dunkerquois doit se ravitailler auprès des marchands américains. Vanstabel demande à Dalbarrade d'assurer sa protection à l'arrivée sur Brest: « Je sais que le consul et le ministre du Tyran breton [à comprendre: le roi d'Angleterre] ont expédié des avisos en Europe pour prévenir qu'un convoi ennemi partait de ce continent pour l'Europe dans le mois d'avril. Je te conjure au nom sacré de la patrie d'envoyer au-devant de moi des forces suffisantes pour mettre ce trésor important à l'abri des insultes des satellites des despotes coalisés ». Le Comité de Salut public envoie immédiatement une escadre commandée par Nielly, forte de six vaisseaux mais Howe prend la mer avec trente-deux vaisseaux de ligne et dix frégates. À Brest, Jeanbon Saint-André et Villaret de Joyeuse sont chargés de soutenir à tout prix l'arrivée de Vanstabel. En cherchant le convoi français, Howe se heurte à la flotte française qui se sacrifie pour couvrir le convoi. Ces combats de Prairial (Juin 1794) permettent à Vanstabel d'entrer à Brest le 3 juin avec son convoi en ajoutant quarante navires pris en route. La Révolution est sauvée et la Convention nationale décrète que « Vanstabel avait bien mérité de la patrie ».

Le Comité de Salut Public cherche ensuite à soulever la Hollande et imagine un débarquement à Walkeren. Vanstabel est chargé de cette opération dont la base est Dunkerque. Il recrute de nombreux corsaires dunkerquois tel Janssen, Meulenaer et Morel mais l'opération est annulée. Il participe à la croisière du Grand Hiver sous les ordres de Villaret de Joyeuse (décembre 1794-janvier 1795). Au début de 1796, Vanstabel force les passes de l'Escaut avec un important convoi. Il est alors nommé au commandement de la division de Flessingue et collabore au projet de débarquement vers l'Angleterre proposé par un Flamand dénommé Muskeyn. Il meurt soudainement au début de 1797. Le ministre de la Marine écrit alors: « Un homme de son caractère n'est pas facile à remplacer. »

Patrick Villiers

☛ AGET, *BOULOGNE*, *BREST*, COPPENS, *DUNKERQUE*, *FLESSINGUE*, JANSSEN, ROYER

VAUBAN SÉBASTIEN LE PRESTRE, SEIGNEUR DE (1633-1707)

Commissaire général des fortifications (1678) et maréchal de France (1703), Vauban, dont l'arme est le Génie, excelle dans l'art de la poliorcétique et de la castramétation. Ingénieur au service de Louis XIV, il établit la doctrine militaire défensive de la France par l'édification d'un réseau de places fortes sur les frontières. Doté d'une immense énergie et d'une volonté sans faille, Vauban est aussi un homme libre de parole et de jugement. Son sens de l'utilité publique et sa parfaite connaissance du royaume font de l'aménageur praticien de

terrain qu'il est un penseur économique et un réformateur préoccupé par le sort des plus miséreux. Vauban n'est pas un terrien ignorant des choses de la mer puisqu'il a séjourné dans les ports et sur le littoral pour y bâtir les places de mer et qu'il a travaillé dans les arsenaux de la Marine à Dunkerque, Brest et surtout Toulon. Il n'est pas lieu ici de présenter toutes les facettes de l'œuvre de Vauban, qu'elle soit de pierre ou de papier, mais de préciser quelle fut sa vision de la course et son engagement dans celle-ci lors des conflits qui opposèrent la France aux grandes coalitions européennes de la fin du XVIIe siècle. C'est durant la guerre de la Ligue d'Augsbourg que Vauban livre dans un texte manuscrit adressé au Roi, connu sous le nom de « mémoire sur la caprerie », terme qui renvoie à celui en usage à Dunkerque, son opinion sur les avantages de la course. Le *Mémoire concernant la course et les privilèges dont elle a besoin pour se pouvoir établir, les moyens de la faire avec succès sans hasarder* est daté du 30 novembre 1695. Il a été collationné par Vauban au tome 2 de ses *Oisivetés*. La réflexion de Vauban sur la course s'explique par le contact fréquent qu'il a eu avec les hommes concernés par cette activité dans les ports, et de façon plus globale, par la manière dont il envisage la défense du royaume conjuguée à des actions ciblées et nuisibles à l'ennemi. L'idée n'est pas nouvelle, il existe une première version du mémoire datée de 1690 et dans une lettre adressée à Louvois en août 1675, Vauban fait des observations sur les corsaires et le soutien royal à leur accorder. La circulation de la pensée de Vauban procède fréquemment du même parcours : il envoie d'abord son mémoire au Roi, et s'il n'obtient pas une réponse positive, il s'adresse alors aux ministres et conseillers. Dans ce cas, il s'agit du secrétaire d'État à la Marine, Jérôme Phélypeaux de Pontchartrain, de l'Amiral de France, Louis Alexandre de Bourbon comte de Toulouse, et du contrôleur général des Finances, Michel Chamillart, qui ont tous eu sous les yeux la copie du mémoire de Vauban en 1702. Vauban n'est pas satisfait de la manière dont la France pratique la guerre de course – il la voudrait plus intensive et plus acharnée – et le fait savoir au Roi en juin 1703 dans une lettre où il mentionne les envois précédents des copies de son mémoire aux ministres (Michèle Virol). L'argument en faveur de la guerre de course donné par Vauban est passé à la postérité : « Depuis sept ans que la guerre dure, nous n'avons tiré aucun avantage de la mer. Tous les grands armements ont été fort à charge. Il faut donc donner un autre tour à la guerre de mer, et la rendre dure et incommode aux ennemis. » Il a été accordé beaucoup d'importance à ces phrases par lesquelles s'engage un débat sans fin, en France notamment, autant chez les historiens que chez les stratèges, sur les mérites de la course par rapport à ceux de la grande guerre navale d'escadres. Les théoriciens de la « Jeune École » en France, sous la Troisième République, ont beaucoup réinvesti dans cette vision de la guerre sur mer, « dure et incommode aux ennemis », afin d'orienter la construction navale vers de petites unités rapides et puissamment armées. Cependant que les théoriciens considèrent que la puissance ou suprématie navale demeure indispensable pour faire de la course un succès en raison de l'essor de la maritimisation des échanges à l'époque moderne, la conjugaison des deux est donc décisive (Mahan). Il manque un aspect complémentaire à cet usage immodéré de la guerre de course : la défense du littoral. En 1694, Vauban organise avec succès la riposte dissuasive sur les côtes de Bretagne au débarquement anglais de Camaret près de Brest. La course et la citadelle constituent les volets offensif et défensif dans la poursuite de la guerre lorsque l'engagement de puissantes escadres devient trop onéreux et qu'il faut protéger des ports et les côtes de toute forme d'incursion. Il reste enfin, la question de la protection du commerce maritime du royaume. Vauban préconise de la supprimer et de ne conserver que les relations vitales avec les colonies d'Amérique. Parmi les arguments décisifs en faveur de la course, Vauban et Pontchartrain y ont vu le moyen d'affaiblir le commerce des Hollandais et des

Anglais et par là même de leurs rentrées fiscales. Vauban écrit : « c'est une guerre de mer subtile et dérobée dont les coûts seront d'autant plus à craindre pour eux qu'ils vont droit à leur couper le nerf de la guerre ». L'avantage pour l'État qui la légitime et la pratique est l'enrichissement des corsaires, des ports et du royaume tout entier. Dans le schéma proposé par Vauban, l'intervention de la marine du Roi est nécessaire. Celle-ci peut se faire à deux niveaux : la protection des navires corsaires par les escadres et l'utilisation même des vaisseaux du Roi dans des armements en course privés ou mixtes. Pour engager des particuliers à pratiquer la course, il faut la rendre attractive par les gains qu'elle procure en allégeant la fiscalité qui pèse sur elle – dixième de l'Amiral, droits des fermes générales et des villes. De même, il est nécessaire de limiter la fraude et donc de rendre plus transparente la prise par l'obligation de déclaration, assortie d'un contrôle tout au long de la procédure de liquidation. Sans doute aussi faut-il donner l'exemple et Vauban, comme bien des courtisans, s'essaie au jeu : ainsi l'expédition de Jean-Baptiste de Gennes en 1695, destinée à l'Afrique et la mer du Sud, où il perd. Vauban livre comme à son habitude une évaluation chiffrée de tout le processus, ici depuis l'armement jusqu'au règlement. D'après ses calculs, il apparaît que la moitié de la valeur du butin revient aux intéressés. Comment évaluer les résultats d'une politique en faveur de la guerre de course ? Les historiens tentent à l'aune des archives conservées de restituer les profits, la mobilisation des moyens, le financement des armements, l'engagement et la destinée des hommes. Faut-il ne voir dans la guerre de course qu'un exutoire, qu'un pis-aller ? On se gardera bien de prendre partie, mais il est sûr que des milliers de marins français ont finalement pratiqué la course en temps de guerre puisqu'ils ne pouvaient guère s'embarquer pour une autre activité. Rappelons que l'escalade carcérale à laquelle se livrent systématiquement l'amirauté anglaise et la *Royal Navy* au XVIIIe siècle en raflant tous les marins français classés, sans procéder à des cartels d'échanges de prisonniers, traduit quantitativement cet engagement massif dans la course. Pendant la guerre de Sept Ans, la moitié des prisonniers ont été faits sur des navires corsaires, soit sur un total de 63 000 prisonniers, 40 000 marins dont plus de 20 000 étaient engagés dans la course.

Sylviane Llinares

☛ *Brest, Dunkerque,* Gennes, Pontchartrain

Vauquelin Moïse (?-ap. 1669)

Ce flibustier, probablement d'origine normande, est nommé vice-Amiral de la flotte rassemblée en 1666 par François l'Olonnais pour attaquer Maracaïbo. Il commande alors une frégate de 10 canons et de 90 hommes. Reconduit dans ces fonctions au cours de l'entreprise suivante au Nicaragua (mai 1667), il commande une belle frégate de 28 canons, *El San Salvador* – capitaine Joseph de Antequera –, prise le 8 décembre 1667 devant le port de Puerto de Caballos, au Honduras. Pensant la partie mal engagée, Moïse Vauquelin abandonne l'Olonnais au cap de Gracias à Dios au mois de juin 1668. D'après la déclaration du capitaine espagnol, retenu à bord pendant plus d'une année, le flibustier croise sur les côtes de Cuba, pille le bourg de la Trinidad, enlève des pirogues avant de s'emparer de la frégate du marquis de Villalta, la *Pajalarga* de Carthagène. Il radoube à la Jamaïque avant de désarmer à la Tortue. Il a été fait mention d'un échouage sur un récif mais l'ancien capitaine Joseph de Antequera, retenu prisonnier une année durant, n'en parle pas. L'Amiral Moïse ressort de la Tortue et croise devant Cuba, capturant plusieurs embarcations dont le vaisseau du capitaine Melgar, venant de Caracas. Cette riche flûte de 400 tx chargée de cacao, de bois de campêche et de cuirs est prise devant La Havane. Exquemelin estime sa cargaison à 150 000 l-t. La prise lui sera adjugée par Nepveu de Pouancey en l'absence de son oncle Bertrand d'Ogeron. Il sert, tout comme le capitaine Philippe Bequel,

de pilote côtier au vice-Amiral d'Estrées, venu à Saint-Domingue au début de l'année 1669. Il quitte à nouveau la Tortue, montant la frégate de 30 canons de feu le chevalier du Plessis. Ce dernier avait été tué en novembre 1668 lors d'un combat contre un vaisseau espagnol finalement capturé de 350 tx chargé de cacao, de bois de campêche et de cuirs. Les archives espagnoles signalent le passage d'une frégate de 14 canons et 6 pierriers avec 100 hommes à bord. Une correspondance du gouverneur de la Jamaïque de 1683 rappelle que le capitaine « Moyse Buchlin » a cherché en vain pendant trois ans l'épave du galion la *Nuestra Señora de la Concepcion*, coulé en 1641 sur le banc d'Argent au nord de Saint-Domingue. Le fait que des prospections furent faites par des aventuriers quelques années après la perte du galion est confirmé par la déclaration d'un marin anglais, de mars 1646, qui affirme qu'un navire venu de Londres ayant armé sous commission du Parlement y travaille cette même année 1646 en compagnie de deux barques, et que ces « wreckmen » se servent de la Tortue comme relâche lors de l'entreprise.

Jacques Gasser

☛ *Carthagène*, Exquemelin, Flibustiers, *La Tortue, Londres,* Nepveu de Pouancey, Ogeron de la Bouère

Vence Jean-Gaspard (avril 1747, Marseille-12 mars 1808, Vauchilères)

Jean-Gaspard Vence, fils d'un capitaine de navire marchand, entre dans la marine de commerce en 1762, à l'âge de 15 ans, comme pilotin sur un trois-mâts de Bayonne à destination de Saint-Domingue. Il effectue ensuite plusieurs voyages aux Îles françaises d'Amérique avant d'être reçu capitaine. Dès le début de la guerre d'Indépendance américaine, alors qu'il est aux Antilles, il obtient des lettres de marque du Congrès des États-Unis pour armer en course. Ainsi, en 1777, à la tête du *Tigre*, armé de 14 canons et monté par 120 hommes, il s'empare d'un lourd vaisseau marchand anglais de 24 canons avec une cargaison estimée à 500 000 l-t.

La France n'étant pas encore en guerre contre l'Angleterre, le marquis de Bouillé, gouverneur des Îles-du-Vent, reçoit l'ordre de ne plus laisser armer de bâtiments en course; aussi Vence continue à aller en course sous pavillon américain avec un équipage recruté aux Antilles. En dix-huit mois, il effectue deux cent onze prises sur les Anglais après avoir livré une quarantaine de combats sous pavillon américain. Durant ces mois de course, engagée à partir des Antilles, il aurait amassé une fortune d'environ 400 000 l-t conduisant ainsi le Parlement de Londres à mettre sa tête à prix.

En 1778, après l'entrée en guerre de la France aux côtés des *Insurgents*, Bouillé fait appel à Vence pour l'aider à faciliter l'expédition de l'escadre royale de d'Estaing en cours de préparation à Toulon. Jean-Gaspard Vence, nommé pour cela au commandement de la flûte la *Truite* avec un brevet d'officier auxiliaire, participe à l'attaque de la Dominique, île occupée par les Anglais située entre Guadeloupe et Martinique. D'Estaing, qui apprécie les qualités militaires de Vence, le fait passer de la *Truite* à la *Cérès* avant de l'embarquer sur son propre vaisseau, le *Languedoc;* le corsaire voire le flibustier Vence est alors intégré dans la marine française et reçoit un brevet de lieutenant de frégate, puis de lieutenant de vaisseau pour la campagne en cours. Il se distingue à la prise de la Grenade en juillet 1779, prend part au combat contre Savannah avant d'être nommé capitaine de port de Saint-Georges à la Grenade en 1780, fonction au cours de laquelle il connaît de grandes difficultés de gestion. En rentrant en Europe, le navire sur lequel il se trouve est pris par un corsaire anglais au large des côtes du Portugal; Vence qui n'est pas reconnu est dépouillé de tout son avoir, soit environ 400 000 l-t en piastres portugaises. Débarqué sans ressources au Portugal en 1782, il réussit à rejoindre d'Estaing qui commande une escadre franco-espagnole rassemblée à Cadix et s'embarque sur le *Terrible*. Vence rejoint ensuite

Paris et Versailles où, sans ressources, il rédige divers mémoires. En 1790, il est officier de la garde nationale aux côtés de d'Estaing sous les ordres de Lafayette.

En novembre 1792, Vence, à qui la Convention a accordé un brevet de civisme, rentre dans la marine républicaine et commande, en qualité de capitaine de vaisseau, une petite escadre formée du vaisseau *Duquesne* et de quatre frégates. Il est chargé d'escorter les convois de vivres venant du Levant et destinés au ravitaillement de Marseille et de Toulon. Bloqué à Tunis à la fin de l'année 1793, il réussit à rejoindre la Provence après la reprise de Toulon par les troupes républicaines, avec un convoi fort de quatre-vingts navires ; il se rend à Marseille puis à Toulon avec des navires chargés de « blés de mer », malgré la présence de trois bâtiments anglais à proximité du port de guerre (avril 1794). Il dirige ensuite à Brest une division dans l'escadre de Villaret-Joyeuse, et nommé contre-Amiral en 1794, il commande, au cours des deux années suivantes, une division à Lorient puis à Brest chargée de protéger les navires marchands entre Rochefort et Brest. En juillet 1797, il est de nouveau à Toulon en qualité de commandant d'armes avec pour mission la remise en état du port et de l'arsenal pour préparer secrètement, avec l'ordonnateur Najac, l'expédition d'Égypte, ainsi que les liaisons avec l'armée d'Italie (1798-1799). En juillet 1800, il est nommé préfet maritime de Toulon – le premier à occuper la fonction – et en 1802, Bonaparte le fait appeler à Brest pour lui confier le commandement d'une escadre en armement pour couvrir le débarquement en Angleterre. Toutefois, il n'hésite pas, à cette occasion, à mettre en doute la valeur de la flottille rassemblée à Boulogne et à irriter ainsi Decrès, ministre de la marine et des colonies. Napoléon, qui avait fait si souvent confiance à Vence, donne alors ordre au ministre de tutelle de signer, le 7 octobre 1803, la mise à la retraite de l'Amiral. Celui-ci se retire aussitôt dans l'Yonne, à Vauchilères près de Tonnerre, où il meurt cinq ans plus tard. Il laisse une descendance peu tournée vers le monde maritime et des biens qui ne doivent rien aux courses de jeunesse.

Gilbert Buti

☛ *BAYONNE, BOULOGNE, BREST, CADIX, ÉTATS-UNIS, GUADELOUPE, LONDRES, MARSEILLE,* PAVILLONS DES CORSAIRES ET PIRATES, *TOULON, TUNIS*

VERNEY SIR FRANCIS (1584-6 septembre 1615, Messine)

Francis Verney est l'aîné des enfants de Edmund de Penley, dans le Hertfordshire, fait chevalier en 1597 ou 1598 et décédé en 1600, et de sa seconde épouse Audrey Gardner de Fulham, veuve de Sir Peter Carew le Jeune, décédée en 1588. Francis perd donc sa mère à quatre ans. Le remariage de son père aura une influence certaine sur sa vie. D'abord un demi-frère, Edmund, qui, porte-drapeau de Charles Ier, trouve la mort à Edgehill en 1642. Ensuite la volonté du père de partager son héritage entre ses deux fils tout en préservant les droits de son épouse. Enfin, le propre mariage de Francis en 1599 avec Ursula St Barbe, âgée de 12 ans (qui décédera 1668) et qui est la fille de sa belle-mère. En 1600, Francis Verney entre au Trinity College d'Oxford. Il en sort à 19 ans, est fait chevalier et se fait surtout remarquer par l'importance de ses dettes, obligeant son oncle à intervenir pour satisfaire ses créanciers. Mal marié, endetté, Sir Francis vend ses domaines en 1607 et 1608, profitant de l'occasion pour aller à Jérusalem. À la fin de 1608, il quitte l'Angleterre pour n'y plus revenir. Peut-être retrouve-t-il John Gifford, son parent, qui, au Maroc, est à la tête de 200 aventuriers anglais et commande l'artillerie de Mûlay Zidân entre 1607 et 1609. Il est à Tunis à l'automne suivant : l'ambassadeur de Venise, à propos de l'armement de vaisseaux par la Compagnie du Levant pour lutter contre les corsaires, précise que ceux-ci ont été récemment rejoints par un certain Francis Verney, qui aurait rapidement acquis une fortune évaluée à 4 000 couronnes.

Non seulement Verney tourne forban mais il se convertit à l'islam. L'explication vient peut-être d'un retournement de fortune. Des esclaves vénitiens libérés rapportent, en 1610, que Verney a perdu quelques-uns de ses navires et se trouve à nouveau en très grande difficulté financière à l'égard des Turcs. Il sert alors les intérêts de John Ward et contribue à capturer deux marchands venant de Lisbonne et se rendant en Italie. Cette existence aventureuse se poursuit jusqu'à sa capture par une galère sicilienne. À cette époque, l'inquisition sicilienne doit tenir compte des actes de piraterie, le Saint-Office n'a pas encore reçu l'ordre d'épargner les Anglais (1631). Il est donc à son tour réduit en esclavage durant deux années avant d'être racheté par un jésuite anglais sous promesse de redevenir chrétien. En août 1615, Sir Francis entre à l'hôpital Sainte-Marie de la Pitié de Messine où il meurt peu après. Un marchand britannique, John Watchin, rapporte les quelques objets qu'il possédait. Comparé à la fortune de Ward, Verney n'avait que deux paires de babouches, un bâton de pèlerin, un caftan, un turban et un anneau émaillé. Ces objets alimenteront le souvenir d'un grand voyageur, la piraterie étant pudiquement mise de côté.

Philippe Hrodej

☛ *Lisbonne, Tunis,* Ward

Veyret Isaac dit *capitaine Mathurin Desmarestz* (14 juin 1653, Saintes-ap. 1697)

Le comte de Blénac le décrit en 1694 comme étant « armé de vieux flibustiers qui sont avec lui depuis dix ans et gens qui n'ont jamais eu de demeure ». Il sert probablement longtemps sous les ordres du Hollandais, Laurent de Graffe. Mais il fait partie de ces flibustiers qui refusent de se sédentariser et d'obéir aux injonctions du secrétaire d'État de la Marine, Seignelay. En février 1688, il s'évade de l'Île-à-Vache avec 70 autres forbans sur la frégate la *Sainte-Rose* grâce, sans doute, à la complicité du Hollandais. Mathurin Desmarestz est le quartier-maître de cet équipage commandé par Jean Charpin. Alors que la frégate est carénée à l'île de Roatan, Charpin y trouve Jean Fantin avec 40 Frères de la côte qui se joignent à lui. Charpin prend un navire hollandais dont la cargaison est vendue dans le port de Newcastle, à la côte du Delaware (octobre 1688). La prise qui est renommée le *Dauphin* porte 18 canons. L'équipage ayant déposé Charpin, élit à sa place Jean Fantin avant de prendre la route de l'Afrique. En mars 1689, les forbans rencontrent aux îles du Cap-Vert Jean Du Casse qui les oblige à le suivre dans l'expédition qu'il entreprend contre le Surinam. Auparavant, la France n'étant pas encore en guerre contre l'Espagne, Du Casse laisse les flibustiers s'emparer d'une frégate espagnole richement chargée, estimée à 25 000 écus. La descente contre la colonie hollandaise n'étant pas possible, Fantin et Desmarestz participent à la prise de Saint-Christophe. Fantin arme un brigantin avec 70 hommes tandis que sous la protection du comte de Blénac, Desmarestz achète à la Martinique une flûte au sieur Fischer, capitaine de port, nommée la *Machine,* armée de 120 hommes. Le 23 juin 1690, après plusieurs mois de navigation, il s'empare d'une frégate espagnole, la *Ballesta,* devant l'île de Trinidad, en compagnie du capitaine Montauban. Avec ses trois ponts, ce navire de 24 canons porte pour 40 milliers de cacao, 3 000 jarres de vin de Madère et d'Espagne, du fer, de l'acier, des bas de soie, etc. Des 80 hommes d'équipage, les trois quarts ont été mis hors de combat. Montauban conserve la *Machine*, Desmarestz rachète la prise qui devient la *Ballestrelle.* Celle-ci est réarmée de 32 canons avec 130 hommes. Le Saintais part croiser devant le port de la Guaira (décembre 1690). Il ne revient à la Martinique que vers le 15 août 1691 pour caréner et faire des vivres. Il a en fait décidé de partir pour la mer Rouge. Par précaution, il se dote d'une commission du chevalier de Guitaud, devenu gouverneur général des Îles. Celle-ci est limitée à trois mois et l'oblige à demeurer devant la Barbade, mais Desmarestz conserve toujours

une vieille commission de Blénac qui, elle, ne porte aucune restriction. En chemin, il fait escale à l'île de Terceira aux Açores (novembre). Par la suite, le consul de France mentionne la prise de sept bâtiments anglais ou hollandais aux abords de Madère et des Canaries. On perd ensuite pendant longtemps sa trace. Pourtant, en février 1692, un agent de la *Royal African Company*, John Booker, annonce la prise d'un sloop nommé l'*Assistance*, dans la rivière de Gambie. Un autre *trader* aurait été capturé de la même façon, devant la rivière de Sierra Leone. Il faut attendre 1695 pour avoir des nouvelles de desmaretz par le directeur de l'*East India Company* à Bombay, Sir John Gayer. Durant deux années, il a fait quelques riches prises dans la mer Rouge mais la *Ballestrelle* coulant bas d'eau, il a été obligé de faire escale à Radjapur (septembre 1694). Se méfiant de la cupidité des habitants, il se contente d'acheter une gourabe – barque utilisée au commerce – pour sauver éventuellement son monde au cas où son navire vienne à sombrer. Il parvient malgré cet état précaire à gagner l'île de Mohéli aux Comores. En février 1695, la *Ballestrelle* est carénée et prête à faire son retour triomphal à la Martinique. Mais le jour du départ, un coup de vent drosse le vaisseau sur les rochers du port de Mohéli. Après ce naufrage, Desmarestz expédie sa gourade à Anjouan où le capitaine Henry Every lui enlève les 40 à 50 hommes se trouvant à bord ; quelques autres partiront deux ans plus tard avec le capitaine William Kidd. En septembre 1695, Desmarestz est toujours à Mohéli lors du passage de l'escadre d'Aché de Serquigny. L'Amiral, venu rafraîchir ses nombreux malades, refuse de le prendre à son bord de peur d'avoir « des affaires auprès du Moghol ». Selon le commandant Joseph Bastide de l'île de la Réunion, Desmarestz serait venu avec une barque de l'île d'Anjouan avec 7 autres flibustiers. Quoiqu'il ait fort bien pu accomplir cette odyssée, on croit plutôt qu'il a été déposé à La Réunion par le débris d'équipage du capitaine Jacques Léger. Après adjuration de la religion protestante, lui qui est décrit comme estropié d'un bras et âgé, épouse le 29 mai 1697 une jeune veuve de 17 ans, Françoise Barrière. On apprend à l'occasion de ce mariage qu'il s'appelle en réalité… Isaac Veyret et qu'il est né en Charente Maritime, d'Isaac Veyret et d'Esther Pennaud.

Jacques Gasser

☛ Blénac, Du Casse, Every, Frères de la côte, Flibustiers, Graffe, Kidd, Léger, Montauban, Seignelay

Vié Jean (28 Avril 1677, Nantes-1718)

Jean Vié est le fils aîné de Georges, tailleur, et de Roberte Sauzais. Selon Greslan et Levot, il commence à naviguer dès 1688, comme mousse, sur des navires armés en guerre et marchandises : la guerre de la Ligue d'Augsbourg vient de commencer. Difficile de croire qu'il soit déjà pilote en 1692. Probablement comme pilotin, il aurait assisté au « désastre » de La Hougue, sur le *Brave* commandé par le chevalier de Chalais. Ce vaisseau de 58 canons appartenant à l'escadre bleue sort indemne de la mêlée. Au moment de Ryswick (1697), Vié embarque sur un navire de la Compagnie des Indes orientales. Sans doute n'effectue-t-il qu'une traversée, de quoi élargir son domaine de compétences. Lorsque la guerre reprend en 1702, il est second sur le *Saint-Esprit*, corsaire nantais, avant de passer sur le *Royal-Jacques* puis le *Comte de Revel* de Saint-Malo en 1703. L'année suivante, il obtient son premier commandement sur le *Beaulieu*, une corvette de 60 tx portant 8 canons et 6 pierriers avec 48 hommes. Il capture une frégate d'escorte, le *Loup* de 14 canons et 75 hommes, en plus d'un marchand du convoi. Une nouvelle campagne, en mars 1705, lui permet de ramener en Bretagne un hollandais et cinq bâtiments anglais dont le *Buyam* de Londres, capturé le 19 août à la hauteur des Sorlingues, chargé de sucre et de coton et vendu plus de 27 300 l-t à Saint-Malo. Les autres sont rançonnés, son navire n'est pas bien fort. Il ne peut se délester d'équipages de prise. Ainsi, a-t-il pris devant le cap Clear la *Fortune des Barbades*

rançonnée 60 £ puis l'*Amitié* de Cork pour 310 £ (de conserve avec la frégate *Landivisiau* de Saint-Malo). En deux croisières, Vié réalise de véritables prouesses, ayant enregistré trente-quatre prises ou rançons, tout en convoyant des marchands jusque dans la rivière de Nantes. À la fin de année, il passe sur le *Marin* ou *Cheval marin* de 26 canons. Le directeur de l'armement demeure Louis Maugéis en affaire avec le négoce nantais qui apporte, comme pour Cassard, une part substantielle des fonds nécessaires. En février 1706, l'*Homme* de Rotterdam entre dans la rade de Brest. Ce navire hollandais, capturé de conserve avec la *Marquise de Beringam* (Raucoux), est chargé de beurre, suif et autres marchandises. Après avoir rançonné le *Daniel Elizabeth* 1 800 l-t et repris à un corsaire guernesiais (la double chaloupe le *Levrier*) la *Marie* de Riberou, le *Renard* de Middelbourg, portant des planches, chanvres, cordages et vins, est à son tour mené à Brest. Vié agit fréquemment en compagnie d'autres corsaires, ainsi le *Lévrier* et la *Galère Jeanne*, tous deux de Londres, sont arraisonnés et rançonnés par le *Cheval Marin*, l'*Intrépide* et le *François* de Nantes 160 et 1 000 £. Par la suite, Vié monte le *Cygne* puis, en 1708, le *Damas de Thiange*, de 280 tx, 24 canons et 144 hommes. De quoi ramener une prise, à savoir une frégate sur laquelle est embarqué Lord Hamilton, qui doit prendre le gouvernement des *Leeward Islands*. Là encore, il n'opère pas en solitaire. En avril 1708, il chasse en compagnie de la frégate *François Desmaretz* (Bouteville Gravé) qui s'empare d'un négrier prussien richement chargé. En juillet, c'est avec le *César Auguste* (Daniel Du Tertre) qu'il capture le *Raymond* de Lisbonne, empli de citrons, d'oranges et de figues. L'équipage s'empresse de vider quelques caisses et de charger les précieux fruits dans des sacs. Lors d'une campagne, Vié s'empare de plusieurs galères à bord desquelles se trouvent des officiers autrichiens. Seule ombre au tableau, le corsaire malouin finit par être capturé par deux flessingois de 36 et de 28 canons, après un combat acharné de cinq heures. Revenu au pays, Vié, en 1709 et 1710, commande le *Lusançais*, de 200 tx, 22 canons et 233 hommes. Cette belle frégate appartient à Claude Thiercelin mais elle est aussi armée par Montaudouin. Il accomplit trois campagnes au cours desquelles il capture ou détruit 45 navires. En 1710, Jérôme de Pontchartrain lui permet de courir sur les corsaires anglo-normands afin de nettoyer les côtes bretonnes. Vié monte la frégate l'*Illustre*, puis, retournant sur le *Lusançais*, les prises se succèdent : le *Charles Elizabeth* de Bristol expédié à l'île de Batz avec le *Jean-Jacques* de Coork ; en janvier 1712, l'*Aventurier* de Lisbonne est envoyé à Roscoff, et le mois suivant, le *Greenborough* à Brest avec le *Dragon* de Jersey.

En 1709, il avait failli suivre Cassard en Méditerranée. Sa réputation lui permet, après la guerre, d'entrer au service de la Sérénissime. Pour lui, la guerre se poursuit, cette fois contre la Sublime Porte, mise en difficulté à terre par les Autrichiens du prince Eugène, appuyés sur mer par la flotte vénitienne. Jean Vié aurait trouvé la mort à bord du navire amiral à la hauteur de Lemnos et Ténédos, le 16 juin 1717, durant un engagement particulièrement sanglant puisque les Vénitiens avouent la perte de 1 400 hommes. La progression de carrière de ce corsaire offre des similitudes frappantes avec cet autre Nantais qu'est Jacques Cassard : des bâtiments de plus en plus importants (en tonnage, artillerie et équipages), la taille des prises ou l'adversaire combattu est proportionnel à cette augmentation. Il y a cependant une importante différence. Cassard arme des vaisseaux du Roi, étant lié au négoce nantais. Jean Vié, de par ses origines humbles, doit se contenter de servir. Il se consacre autant à la défense de sa ville puis des intérêts de Venise qu'il met de zèle à attaquer le commerce ennemi. La mer est son métier tandis que Cassard entend faire de la mer la source de sa fortune.

Philippe Hrodej

☛ *Brest*, Cassard, *Lisbonne*, Montaudouin, *Nantes*, Pontchartrain

Vitalienbrüder (les)

Les *Vitalienbrüder* (*fratres vitaliensis*), *Likedeeler* ou *Hattebröder* sont une association de pirates qui opèrent dans la Baltique, puis en mer du Nord, entre 1377 et 1430. Le premier terme est déjà largement usité en 1390. Son étymologie est incertaine. Elle pourrait être apparentée au français « vitailleur », et faire allusion à une mission de ravitaillement d'une ville assiégée. Le second mot n'apparaît qu'en 1398 et signifie, en bas allemand, « ceux qui partagent équitablement leurs prises ». *Hattebröder* est l'appellation la moins connue des trois. Elle signifie « frères aux chapeaux ». Ce nom est peut-être lié à la promesse solennelle du roi de Suède, Albert de Mecklembourg (1338-1412), de ne plus remettre son chapeau avant d'avoir triomphé de la reine Margarethe du Danemark.

Ce conflit entre les maisons de Danemark et de Mecklembourg date de la mort du roi du Danemark, Waldemar IV, survenue en 1375. Les deux filles du Roi, l'une mariée au roi de Norvège, l'autre au duc de Mecklembourg, partagent la revendication du trône vacant pour leur fils aîné respectif. C'est la fille cadette de Waldemar, Margarethe, qui finit par imposer son fils, sans que l'autre candidat, Albert II de Mecklembourg, renonce à ses prétentions à la succession. C'est cette lutte qui est à l'origine du phénomène des *Vitalienbrüder*. Dès 1377, Albert fait appel à des pirates pour être soutenu dans son combat. Le rôle primordial que le Mecklembourgeois assigne aux *Vitalienbrüder* est de gêner la navigation adverse. Or bientôt, les pirates ne se contentent plus d'attaquer les seuls navires danois. Ils s'en prennent à tout ce qui ne bat pas pavillon mecklembourgeois ou suédois, et donc particulièrement aux bateaux des villes hanséatiques. En réaction, la Hanse arme, en 1378, 1379, 1381 et 1385 des flottes mandatées pour escorter ses navires et pour détruire la piraterie dans la Baltique. Malgré ses efforts, la Hanse ne parvient que ponctuellement à gêner les *Vitalienbrüder*. C'est le coût élevé de ces opérations qui l'empêche de parvenir à ses fins. En 1393 ou 1394, l'emprise des pirates sur la navigation arrive à son paroxysme. Il n'y a, pendant ces années, pratiquement plus de trafic maritime dans la Baltique. S'ajoute à cela, le 22 avril 1393, une attaque conjuguée des pirates sur Bergen, une des places principales de la Hanse. L'année suivante, ils s'emparent de Gotland. Jusqu'à leur expulsion de la Baltique, l'île leur sert de base d'opération. Le déclin des *Vitalienbrüder* commence lorsque les maisons de Danemark et de Mecklembourg mettent, le 20 mai 1395, un terme à leurs hostilités (traité de Skanör med Falsterbo). Malgré la perte de la caution mecklembourgeoise qu'entraîne cette paix, les pirates continuent leur action, et s'attaquent maintenant indistinctement à toute la navigation en Baltique. Ce n'est qu'en 1398 qu'un des riverains se décide à engager les sommes nécessaires pour mettre un terme définitif au phénomène. Le 21 mars, une flotte de quatre-vingt-quatre navires armée par les chevaliers teutoniques débarque 4000 hommes et 400 chevaux sur Gotland. Sous la menace, les pirates négocient et finissent par abandonner l'île. Privés de leur base d'opération et traqués par la flotte teutonique, l'entreprise des pirates périclite. Ceux qui ne s'amendent pas ou ne sont pas tués migrent alors en mer du Nord. En 1400, il n'y a plus de *Vitalienbrüder* en Baltique.

En mer du Nord, capitaines et équipages sont à nouveau mêlés à la politique. Cette fois-ci ce sont les chefs de clans en Frise orientale, entre Ems et Weser, qui les engagent pour servir de troupes auxiliaires dans leurs guerres intestines. Dès l'été 1398, et à nouveau en 1399, les grandes villes hanséatiques d'Allemagne du Nord – Brême, Hambourg et Lübeck – prennent des mesures conjointes pour protéger leurs lignes de commerce au large de la côte frisonne. Les résultats ne sont néanmoins pas à la hauteur des attentes. En réaction, l'assemblée de la Hanse décide, le 2 février 1400, l'envoi d'une grande flotte composée de onze cogs et de 950 soldats pour endiguer la piraterie. Sous la contrainte, les chefs frisons abandonnent leurs alliés pirates. Le 5 mai, la flotte hanséatique

défait un groupe de *Vitalienbrüder*: 80 d'entre eux sont tués, 34 autres arrêtés puis exécutés. Dans la foulée, la Hanse contraint les chefs frisons à ne plus jamais engager ni accueillir de *Vitalienbrüder*. Les pirates survivants se dispersent: 114 hommes, probablement commandés par Klaus Störtebeker, rejoignent le duc Albert de Hollande. 200 autres, amenés par Gödeke Michels et Wigbold, mettent les voiles pour la Norvège. Les premiers obtiennent des lettres de course hollandaises et se concentrent à nouveau sur le trafic entre l'Allemagne et l'Angleterre. En 1400, ils sont arraisonnés par une flotte hambourgeoise au large d'Helgoland. Ceux qui ne sont pas tués sur place sont exécutés à Hambourg. Les seconds passent bien l'hiver en Norvège mais ne vont pas en Baltique comme la Hanse l'avait craint. En 1401, ils sont de retour sur les côtes frisonnes. C'est là qu'ils sont arraisonnés à leur tour par les Hambourgeois.

Si la Hanse parvient ainsi à éliminer toute une génération de *Vitalienbrüder*, elle ne parvient pas, comme espéré, à venir à bout du phénomène. La piraterie persiste, mais elle n'est plus mêlée aux conjontures politiques en Baltique ou en mer du Nord. La perte de soutien politique entraîne l'affaiblissement des pirates. Certes, ils sont encore à l'origine de quelques actions d'éclat, comme le second sac de Bergen, en 1429, sans toutefois redevenir aussi menaçants qu'avant 1401. Ils disparaissent définitivement après une dernière expédition organisée par les Hambourgeois en 1433. Ce n'est pas pour autant la fin de la piraterie au large des côtes allemandes. Il y en avait avant et il y en a toujours après la période 1370-1430. C'est néanmoins la fin des *Vitalienbrüder*. Les archives recèlent peu d'informations sur la nature et l'ampleur du phénomène. Les *Vitalienbrüder* opèrent sur les mêmes types de navires que la Hanse: d'abord sur des grands cogs (*Koggen*) à faible tirant d'eau, difficiles à manœuvrer et incapables de croiser contre le vent, puis, par la suite, des *Holks*, tout aussi grands mais avec davantage de tirant et donc plus faciles à manœuvrer. Ils disposent également de petits bateaux, beaucoup plus rapides et maniables, appelés *Schniggen*. Si malgré l'utilisation de navires similaires, les *Vitalienbrüder* arrivent tout de même à prendre le dessus sur les navires marchands hanséatiques, c'est que leurs équipages (pouvant s'élever à une centaine d'hommes) étaient deux à trois fois supérieurs à ceux de leurs proies.

Dans les années 1370 et 1380, les navires des *Vitalienbrüder* sont vraisemblablement armés et commandés par des nobles mecklembourgeois. À part deux noms, Arnd Stuke et Nikolaus Milies, nous ne savons presque rien sur eux. Dès la décennie suivante, le profil des capitaines change. Ce sont maintenant des anciens membres d'équipage qui se retrouvent aux commandes: Gödeke Michels, Klaus Störtebeker, Hennig Wichmann, Klaus Scheld, Magister Wigbold. L'ensemble des équipages peut être évalué à 1500, avec un pic de 2000 hommes vers 1397/1398. Nous savons également peu sur ce qui lie capitaines et équipages entre eux. Les noms de *Vitalienbrüder* et de *Likedeeler* laissent à penser qu'il pourrait s'agir d'une fraternitwé basée sur des règles d'équité et de mutualité. C'est d'ailleurs cet aspect supposé qui a grandement contribué à l'intérêt que la postérité a porté, jusqu'à nos jours, à cette association de pirates. Or, les *Vitalienbrüder* n'ont pas été suffisamment soudés pour empêcher que certains se trouvent, notamment en mer du Nord, dans des camps opposés et combattent les uns contre les autres. Ils font alors honneur à leur devise « Amis de Dieu et ennemis du monde entier ».

Jörg Ulbert

☛ MICHELS, PAVILLONS DES CORSAIRES ET PIRATES, STÖRTEBEKER

VIVIEN JEAN, SIEUR DE LA VILLEAUGLAMATZ PUIS DE LA VICOMTÉ (1670-v. 1745)

Fils de François Vivien de la Vicomté, négociant malouin reconnu, et de Françoise Moreau – sœur de Guillaume et René Moreau –, Jean Vivien, sieur de la Villeauglamatz s'oriente

très tôt vers la navigation, et accède à 22 ans, en 1692, au commandement du *Pontchartrain*, grosse frégate de 300 tx armée par son père, avec lequel il effectue une première course fructueuse en réalisant cinq prises. Entre 1693 et 1695, sur le *Pontchartrain* d'abord, à deux reprises, puis en 1695 sur le vaisseau le *Diamant*, (ex-anglais) de 600 tx et 50 canons armé par son père, il dirige des opérations complexes, combinant, à l'aller, livraison de riches cargaisons de toiles pour l'Amérique dans les ports portugais de Faro et Lisbonne, et au retour, campagne de course sur les côtes ibériques. Lors de sa campagne sur le *Diamant* en 1695, après avoir déchargé sa cargaison à Faro, il va croiser en course à hauteur de Cadix, réalisant cinq prises hollandaises et anglaises (dont une fort riche venant de Livourne), avant de rencontrer deux gros corsaires flessingois contre lesquels il accepte le combat. Affrontement violent, sans conclusion, mais fort meurtrier, ce qui lui vaut à son retour les critiques acerbes du commissaire de Marine: «C'est de luy même qu'il a pris de party, étant un jeune homme plein d'ambition qui désire faire parler de lui, aux dépens de ses armateurs». En septembre 1696, il prend le commandement de la *Françoise* de 200 tx, 20 canons et 58 hommes, armée par son père en guerre et marchandises pour Saint-Domingue, où elle arrive en décembre après avoir fait une prise anglaise vendue à l'île danoise de Saint-Thomas. Il y rencontre l'escadre de Pointis en route pour attaquer Carthagène, et se joint volontairement à lui. Selon son rapport, ils «furent ensemble» à Carthagène qu'ils assiégèrent «et prirent»; lors de l'expédition, Vivien fut toujours présent avec son vaisseau, ses canons et ses hommes, «qui aidèrent à la réduction des forts de la ville de Carthagène tant par mer que par terre», ce qui l'amène, d'ailleurs, à réclamer sa juste part du produit de cette capture.

Marié en 1698 à Laurence Le Fer, fille de Le Fer du Val, Jean Vivien s'installe comme négociant, engagé sur la voie de l'anoblissement par achat d'un office de gentilhomme de la grande vénerie. Devenu sieur de la Vicomté à la mort de son père, il ne reprend plus de commandement en course. Mais, comme d'autres capitaines corsaires de sa génération, il termine brillamment sa carrière maritime en dirigeant avec maîtrise deux grandes expéditions interlopes en mer du Sud: celle du *Beauvais* en 1705-1707, et des *Deux Couronnes* en 1710-1712, montées par son beau-frère Beauvais Le Fer, en ramenant à chaque fois à bon port des cargaisons de centaines de milliers de piastres péruviennes.

André Lespagnol

☛ *Cadix, Carthagène,* Le Fer, *Lisbonne,* Moreau, Pointis

Vlissingen (Flessingue): voir *Middelburg* (Middelbourg)

VOC ou *Vereenigde Oostindische Compagnie*

Le 20 mars 1602, les États Généraux des Provinces Unies octroient une charte à une compagnie de commerce, la *Vereenigde Oostindische Compagnie* (*VOC*). Celle-ci est l'héritière de plusieurs compagnies commerciales créées afin de commercer avec les Indes orientales. À la suite du décès, le 13 septembre 1598, de Philippe II roi d'Espagne, son fils Philippe III interdit le commerce avec les Provinces-Unies. Les navires néerlandais présents sont capturés et les équipages envoyés aux galères. Ce n'est pas la première fois qu'un embargo est mis en place, toutefois cette décision a des répercussions inattendues. En effet, pour les amirautés néerlandaises, l'interdiction de commercer avec l'Espagne représente une perte financière énorme car une partie de leurs recettes proviennent des licences accordées pour commercer avec l'ennemi. Par ailleurs, en interdisant aux Néerlandais l'accès aux produits provenant des Indes orientales et occidentales, cet embargo les incite plus fortement à se diriger directement vers ces espaces lointains.

Au cours de la décennie 1590, plusieurs armements sous forme de compagnie pour une unique expédition ont lieu à destination de l'océan Indien. Ces activités sont tout aussi bien commerciales que corsaires. Dès 1595, tous les navires à destination de l'Asie ont des lettres d'amitié ou lettres de sécurité dites *veiligheidsbrieven*. Néanmoins, Olivier Van Noort capture en 1600 à Manille le *San Diego*. En décembre 1601, Wolfert Hermansz à la tête de cinq bâtiments défait à Bantam la flotte portugaise dirigée par Andrea Partado Mendoça forte de trente unités. En mars 1602, deux navires d'origine zélandaise capturent, au retour, le *San Jago* à bord duquel se trouve Francesco Carletti qui relate la mésaventure dans son récit de voyage. La flotte de Wijbrand van Warwijck (1566/1570-1615) ne peut être considérée comme étant armée par la *VOC* car même si elle part après la création de la compagnie, l'ouverture et l'appel de fonds pour cette expédition avaient été lancés en 1601. Cette flotte de quatorze navires et un *jacht* armée dans un but commercial ne se prive pas pourtant de causer du tort aux Portugais. Elle quitte en 1602 les Provinces-Unies et les derniers navires rentrent en juin 1607 ayant établi des contacts avec des princes d'Indonésie et la Chine.

La charte de 1602 octroyée par les États Généraux prévoit que la *VOC* ne peut agir que dans un espace compris à l'est du cap de Bonne Espérance jusqu'à l'ouest du détroit de Magellan. Elle lui attribue une grande variété de pouvoirs : outre le monopole commercial vers l'Asie, elle peut conclure des traités avec les puissances locales (article 35), établir des forts avec des garnisons. Le personnel prête serment devant les États Généraux, au prince Maurice de Nassau et à la compagnie. La *VOC* n'a pas initialement le pouvoir de mener une guerre maritime contre ses rivaux. Elle ne peut qu'adopter des mesures défensives. Mais la réalité est tout autre.

Les profits escomptés des premières flottes de la *VOC* sont en dessous des prévisions. Il faudra une trentaine d'années pour qu'elle tire profit du commerce des épices. Durant ce temps, les dépenses ne cessent de croître : entre 1602 et 1610, elle envoie soixante-seize navires à destination de l'Asie avec à son bord plus de 8 500 hommes. Les quatre premières expéditions (van der Haghen, Matelieff, van Caerden et Verhoeff) coûtent plus de 4,556 millions de florins dont 2,619 pour l'équipage. Il faut bien trouver des recettes : ce sera la guerre de course. L'une de ces opérations qui fait date dans l'histoire maritime et internationale est celle de Jacob van Heemkerck. Ce dernier n'est pas un inconnu quand il entre dans la compagnie. Il était avec Barendsz, en 1595-1596, et a effectué un voyage aux Indes en 1598-1600. Le 25 février 1603, il s'empare, dans le détroit de Singapour, de la caraque *Santa Catarina*. Le butin est énorme, plus de 3,5 millions de florins. D'autres flottes sont armées avec de semblables desseins. Fin 1603, la *VOC* expédie une flotte conséquente (douze navires, 1 080 à 1 200 hommes) sous le commandement de Steven van der Haghen (1563-1624) à qui elle donne pour objectif de combattre les Espagnols et les Portugais. Après avoir capturé une caraque, le commandant tente de s'emparer de comptoirs au Mozambique. Il poursuit sa mission en direction de l'Inde où il fonde notamment le comptoir de Masulipatam et enlève le comptoir portugais d'Amboine. Un détachement échoue devant Tidore en 1605. Suivent les expéditions de Cornelis Matelieff de Jonghe (1569/1570-1632) de 1605-1608 avec onze navires et 1 400 hommes, de Paulus van Caerden (1569-1615) à la tête de huit navires et 1 060 à 1 500 hommes en 1606, de Pieter Willems Verhoeff (mort en 1609) et François Wittert d'une force de treize navires, 377 canons et plus de 1 840 hommes entre 1607 et 1610. Ces campagnes se traduisent par des attaques sur le Mozambique (1607 et 1608), des raids sur les comptoirs indonésiens et le détroit de Malacca (1606 et 1608) mais les succès sont limités.

À cette date, l'action de la *VOC* ne se réduit pas aux eaux de l'océan Indien. Voulant dominer le marché des épices, elle arme des flottes qui se joignent à celles des États Généraux pour

réaliser le blocus de Lisbonne en 1605 et 1606. En mars 1607, une flotte de vingt-six à vingt-sept navires sous la direction de Jacob van Heemskerck quitte la République. L'objectif est de s'emparer de la flotte portugaise de retour des Indes. La confrontation a lieu le 26 avril 1607 devant Gibraltar. Van Heemskerck trouve la mort au cours du combat devenant un des premiers héros maritimes. Les discussions de paix mettent un terme à ces opérations. Des navires de la *VOC* soutiennent par ailleurs la marine de guerre néerlandaise lors des conflits entre 1621-1667.

En Asie, la lutte continue. En effet, les actionnaires se rendent compte que malgré les coups de butoirs donnés aux Portugais, ceux-ci ont accru leurs retours de galions provoquant un afflux d'épices en Europe d'où une chute des prix. Entre 1610 et 1618, de nombreux actionnaires quittent la compagnie, mécontents d'être payés en épices ! La situation est difficile mais la compagnie garde le soutien des États Généraux. Ces derniers n'hésitent pas à la subventionner : près de 740 000 florins entre 1609 et 1617 mais cela reste faible face aux dépenses engagées par la compagnie qui sont de 7 millions de florins entre 1603 et 1617. La *VOC* agit de deux façons : d'une part en cherchant à s'entendre avec les compétiteurs, comme l'*EIC*, et d'autre part en perçant le marché de la Méditerranée. Pour cela, il faut contrôler l'approvisionnement et détenir un monopole qui passe par l'exclusion de tous les autres Européens ou marchands locaux. On comprend alors le recours à la course et la poursuite du conflit dans une sorte de *no peace beyond the line*. Par une résolution du 24 mars 1611, les États Généraux acceptent que si les Espagnols n'adhèrent pas à l'armistice signé en 1609, les Hollandais sont en droit de se défendre, eux et leurs alliés. Le 28 juillet 1611, les Heeren XVII – XVII Lords, directeurs de la *VOC* – informent les États Généraux de la défaite de François Wittert le 25 avril 1610 dans un combat contre les Espagnols aux Philippines et obtiennent l'autorisation d'armer une flotte et de poursuivre la lutte. En 1614, les États Généraux donnent un nouveau soutien aux *Heeren XVII* en publiant une commission générale pour la course contre les navires portugais et espagnols en Asie. Les Hollandais utilisent pour cela leurs implantations en Indonésie et dans la péninsule Indienne. Le port d'Hirado au Japon est encore une base de départ mais, à partir de 1621, les agissements corsaires sont proscrits depuis l'Empire du Soleil levant.

Les croisières navales, qui émaillent l'histoire de la *VOC* entre ses origines et le milieu du XVIIe siècle, sont plus proches de campagnes militaires à proprement parler que de campagnes corsaires même si des prises sont réalisées. L'intégralité des actions se déroulent dans l'océan Indien à de rares exceptions. En 1613-1614, plusieurs raids sont menés contre Tidore et les Philippines. En 1616 trois navires sont pris dans le détroit de Malacca par Steven van der Haghen, deux par Geen Schapenham. Entre 1616 et 1625, des flottes conjointes *VOC* et *EIC* agissent contre les Portugais. Les Hollandais érigent plusieurs fois un blocus devant Manille (entre 1642 et 1648 par exemple), Macao (en 1622 par exemple), contre Goa (1636-1641 et 1656-1657 par exemple) ou Malacca (1602-1603, 1623-1627, à partir de 1633 avec prise de la ville en 1641). La *VOC* s'en prend aussi aux jonques chinoises. Entre 1621 et 1623, De Coen saisit toutes celles qui arrivent à Batavia. En 1622, les Hollandais débarquent à Formose (Taïwan) dont ils n'ont le contrôle total qu'en 1642 lorsqu'ils auront défait les derniers Espagnols présents. Cette conquête permet à la *VOC* de développer son commerce avec la Chine. Mais c'est sans compter avec la piraterie chinoise endémique. En occupant à la fin de l'année 1629 l'île d'Amoy, le chef pirate Li Kuei-Chi, appelé Quitsicq par les Européens, empêche les navires néerlandais de traverser. En conséquence, ceux-ci coopèrent avec un autre chef chinois, Chung Pin dit Toutsailsacq pour détruire la flotte du premier. Ils n'hésitent pas non plus à verser des droits de passage à un autre chef dans les années 1630, Jang Lauw pour pouvoir continuer de commercer. Mais c'est sans compter sur les

Évolution de la part de la course dans les profits provenant de l'océan Indien de la *VOC* (en florins)

	Total des profits de la *VOC*	**Montant annuel des profits**	**Part de la guerre de course dans les profits annuels (%)**
1613-1627	3.235.931	231.138	19
1628-1640	4.584.913	352.685	9
1641-1650	5.296.648	529.665	6
1651-1660	6.059.335	605.933	5
1661-1669	5.355.738	595 082	3
1670-1681	5.661.948	471.829	2
1682-1689	5.673.726	709.215	2
1690-1692	5.577 032	1.859 010	2
1693-1700	6.182.909	772.863	2

personnages de Cheng Chih-Lung ou Zheng Zhilong, appelé Nicholas Iquan dans les sources européennes, et son fils Cheng Ch'eng-kung ou Zheng Chenggong dit Koxinga. Les relations de ce dernier avec les Néerlandais sont à l'origine cordiales pour devenir de plus en plus houleuses: il suspecte les Bataves de soutenir ses ennemis en leur livrant des armes de contrebande. Par ailleurs plusieurs de ses jonques ont subi des attaques ou ont été coulées par des navires hollandais d'où la prise de Formose en février 1662.

La *VOC* attaque aussi les établissements espagnols sur la côte Pacifique de l'Amérique latine. En août 1614, Joris van Spilbergen quitte la Hollande à la tête de six navires et de 750 hommes. La compagnie lui demande de rejoindre les Indes par le détroit de Magellan, craignant sans doute de perdre son monopole après qu'Isaac Le Maire ait sollicité auprès des États Généraux une permission en dehors de la *VOC*. Van Spilbergen touche les côtes brésiliennes et attaque, en juin 1615, Arica puis Callao réalisant en réalité très peu de butin: quatre navires espagnols pris ou détruits, quelques villes brûlées. Après son retour en juillet 1617, la *VOC* parle d'un plan pour attaquer les possessions espagnoles en Amérique latine. L'un des promoteurs de cette flotte qui portera d'ailleurs son nom, n'est autre que Maurice de Nassau: il est l'un des investisseurs de Moucheron dans l'expédition de van Spilbergen en 1600, tout comme dans celle de 1614-1617. Il dispose de nombreuses cartes mais aussi de multiples informateurs. En août 1619, les États Généraux décident de verser une subvention à la *VOC* pour armer cinq navires dans ce but. L'influence de Maurice et de son frère Willem est capitale dans cette décision. Toutefois, les choses évoluent peu jusqu'en novembre 1621, le contrat étant alors définitivement signé le 12 juillet 1622. Les États Généraux payent l'armement et le salaire des équipages jusqu'en Amérique où la *VOC* prend le relais en plus des victuailles, mais rien n'est décidé quant au partage du butin. L'armement prend du temps: soucis d'argent, difficultés pour armer les navires. Le 29 avril 1623, la flotte dirigée par Jacques L'Hermite largue les amarres. Sa mission est de prendre contact avec les Indiens du Chili qui luttent contre les Espagnols mais aussi de faire le plus de dégâts à ceux-ci en s'emparant de l'argent du Potosi qui part d'Arica pour Callao, ainsi que des galions croisant non loin de Panama et ceux qui rejoignent Manille. L'article 31 des instructions secrètes du 18 avril prévoit aussi la saisie de jonques chinoises afin d'éliminer toute concurrence. Onze navires sont armés (sept vaisseaux et quatre yachts), portant 316 canons et 1 645 hommes. L'investissement est estimé à 1,5 million de florins; les dégâts causés et le butin évalué à 3,5 millions avec trente et un

navires pris ou brûlés. Malgré cela, le bénéfice reste mince : 100 000 florins ; en fait l'essentiel réside dans les destructions commerciales et militaires qui perturbent durablement les liaisons.

Le résultat des campagnes de course n'est donc pas négligeable. Entre 1603 et 1623, pas moins de cent cinquante à deux cents navires portugais, espagnols et chinois sont pris, sans compter des navires français, anglais ou indiens. La vente rapporte entre 10 et 20 millions de florins. Ainsi en quantité d'argent (110 t en vingt ans), les revenus générés par la course sont suffisants pour couvrir plus de la moitié des coûts opérationnels de la *VOC* en Asie sans tenir compte des pertes hollandaises. La guerre de course a permis à la *VOC* de se constituer d'importantes recettes à ses débuts, mais par la suite, la part des profits de la guerre de course diminue, bien que les recettes soient en nette progression en valeurs annuelles. La guerre avec la France – Ligue d'Augsbourg entre 1688 et 1697 – est un facteur favorable, mais en temps de paix, le produit de la course reste élevé, ce qui tend à faire de l'océan Indien une zone à part, avec ses comportements propres.

Droits de prise dus par la *VOC* aux amirautés entre 1602-1674 (en florins)

Droit de prise	**montant**
Caraque *Sao Jorge* 1602	15.313
Caraque *Santa Catarina* 1604	450.000
Caraque *Sao Antonio* 1605	132.962
Autre butin fait par van Warwijk en 1605	120.000
Caraque prise devant Macao en 1616	317.500
Butin de Dircks Lam devant Manille en 1617	142.800
Butin amené au Japon en 1617	142.000
Butin réalise par la flotte de Nassau en 1623	52.187
Butin sur la période 1621-1635	482.487
Butin sur la période 1635-1650	228.892
Butin sur la période 1650-1674	120.000
Total	2.204.141

Cette activité corsaire est également lucrative pour les amirautés. En effet, lors d'une prise par un navire de la *VOC*, le partage s'effectue selon les règles imposées en 1606 par les États Généraux : 4 % du revenu net revient aux hommes de la *VOC*, la marine perçoit 6,14 %, la généralité 20 % et le prince 3,3 % ou 10 % selon que la prise est effectuée au nord ou au sud du tropique du Cancer. Les navires pris au sud peuvent être vendus en Asie : cela explique qu'il peut se passer des années avant que la répartition entre la *VOC* et l'amirauté ne soit réalisée. La *VOC* participe ainsi au financement des amirautés.

La compagnie n'est cependant pas un bon payeur d'où des chicaneries et des relations parfois difficiles. En 1689, des navires de la *VOC* réalisent la plus grosse prise en l'occurrence deux *indiamen* français au cap de Bonne Espérance qui ont rapporté plus de 1 064 188 fl. Elle entre alors en conflit avec l'amirauté de Zélande car elle considère que ces deux navires contreviennent à son monopole et donc lui reviennent en intégralité. L'amirauté refuse ce point de vue au regard des enjeux financiers. La *VOC* fait obstruction à la délivrance des navires et à la procédure. L'État de Zélande réclame aux Heeren XVII plusieurs fois le cinquième de la part des prises en vertu des articles de la charte de 1602 mais il semble qu'il n'ait pas obtenu gain de cause. La *VOC* retient aussi le tiers d'une prise jugée à Amsterdam.

La compagnie peut faire la guerre de course pour elle-même mais peut aussi autoriser des particuliers à agir dans la zone de son monopole contre le versement d'un pourcentage, pratique qui dans les faits ne semble toutefois pas avoir existé. L'amirauté d'Amsterdam a délivré dix commissions à des capitaines de la *VOC* entre 1689-1697 et l'amirauté de Zélande vingt-huit pour 1702-1713. La compagnie profite aussi de la course en ce sens que, comme d'autres marchands, elle intervient lors des enchères pour acheter des produits à bon compte. L'action de la *VOC* a été aussi génératrice d'un droit international à la suite notamment de la

prise faite par Jacob van Heemskerck. La *VOC* fait appel à Hugo de Groot, un jeune avocat, pour défendre et légitimer la prise qui permet de constituer le *De Mare Liberum*, fameux traité maritime de droit international. La *VOC* a été un acteur méconnu de la course et, comme le rappelle Johan Francke, peu d'historiens se sont intéressés à cette activité des compagnies commerciales. De nombreuses informations doivent encore exister dans les archives qui attendent leurs historiens.

Cependant, la *VOC* a été aussi de nombreuses fois victime de la course et de la piraterie. On relève qu'en 1632 un de ses *jachts* est capturé par un Dunkerquois. En 1665, la flotte de retour est dirigée par un vaillant capitaine, Pieter de Bitter. Celui-ci, après avoir participé à des combats lors de la première guerre anglo-hollandaise, capture dans l'océan Indien en 1657 une caraque portugaise et en 1658 un navire anglais transportant des armes de contrebande. Le 12 août 1665, il se retrouve bloqué avec plusieurs navires marchands dans le port de Bergen où il est attaqué par la flotte anglaise sous les ordres de Teddiman. Il les repousse. Michiel De Ruyter est envoyé avec la flotte pour protéger ces navires, mais cela n'empêche pas que deux d'entre eux ne tombent dans les griffes de la flotte sous Lord Sandwich le 13 septembre 1665, rapportant plus de 200 000 £ sans compter le pillage mené par Lord Sandwich en personne. On ne connaît pas réellement les pertes de la *VOC* lors des conflits européens. On relève ainsi que trois navires sont pris par les Anglais en mai 1673 à Sainte-Hélène, seize navires par les Français entre 1688 et 1690 dont deux par Abraham Duquesne-Guiton lors de sa longue campagne de course. Au cours du XVIII[e] siècle, la société, déficitaire depuis 1690, voit sa situation financière se dégrader et ses pertes croître : au moins neuf navires entre 1781 et 1783 et 19 entre 1793 et 1797. Elle ne fait pas face non plus aux corsaires et pirates européens, elle perd des navires contre des Maures ou des Turcs : en 1675, quatre navires barbaresques lui prennent, après une lutte acharnée faisant plus de 100 morts, un navire près des Canaries. De l'autre côté de l'Afrique, le danger est tout autant présent. Des « pirates » indiens des princes Angria, sur la côte occidentale de l'Inde, sévissent. La flotte de Kanhoji Angria capture en 1707 deux navires de la compagnie. À la suite de la prise d'un navire en 1736 et de deux en 1738, la *VOC* décide en 1739 d'attaquer cette famille en envoyant une flotte sous Reynicus Siersma forte de quinze navires de toutes tailles, 322 canons et 1 439 hommes. Cette démonstration de force apporte peu de résultats.

La mauvaise situation financière et la Révolution causent la disparition de la compagnie. Le 24 décembre 1795, après 293 ans, la *VOC* disparaît remplacée par un comité. Ses biens sont progressivement intégrés à ceux de l'État néerlandais, l'octroi commercial est prolongé quelque temps, mais en 1803-1804, les dernières chambres de la *VOC* ferment.

Roberto Barazzutti

☛ DUQUESNE, GROOT, *LISBONNE, MALACCA,* MOUCHERON, RUYTER, SCHAPENHAM, *VOC*, ZHENG

W

Wafer Lionel (v. 1665-1705)

Selon James William Kelly, Lionel Wafer descendrait d'une famille huguenote. Son père était un soldat écossais stationné en Irlande ou un colon établi sur l'île à l'époque de Cromwell. Dans la relation de son périple, *A new voyage and description of the Isthmus of America*, paru en 1699, il dit s'être embarqué très jeune, en 1677. Il entame un périple de deux années comme aide-chirurgien à bord de la *Great Anne*, appartenant à l'*EIC*, revenant après avoir reconnu Bornéo et Sumatra sur le *Bombay Merchant*. Il repart aussitôt à la Jamaïque où il embarque comme chirurgien sur une barque corsaire de 35 tx et 43 hommes commandée par Edmund Cook. Cet ancien capitaine marchand, devenu flibustier, ne participe pas au pillage de Portobelo en 1680 mais, après un carénage en commun à Boca del Toro, il se trouve être l'un des chefs de la première expédition menée en mer du Sud avec 330 flibustiers (avril 1680). Après une année de pillage passée sous la direction de Bartholomew Sharpe, Wafer fait partie des 48 hommes qui, avec William Dampier, votent pour regagner les Antilles (avril 1681). Cette séparation intervient à l'île de Plate. La petite troupe fait route pour l'isthme de Panama à bord de deux canoës et une barque longue. Durant la traversée terrestre, Wafer est blessé par de la poudre à canon qui a pris feu accidentellement. Il est soigné par les Indiens durant plusieurs mois avant de trouver à s'embarquer à bord du navire du capitaine Tristan. Il suit le capitaine Yankey avant d'associer son sort à celui de John Cook. Il est donc sur le *Revenge* qui arrive en Virginie en avril 1683 et fait route sur la Sierra Leone, et passe sur la *Batchelor's Delight*. Avec Cook et Dampier, il entre dans la mer du Sud, cette fois par le détroit de Magellan. Edward David, quartier-maître, ayant succédé à Cook après son décès, Wafer prend part à l'assaut de Paita, au Pérou (novembre 1684) puis à la tentative de capture de la flotte de l'argent (mai 1685). La *Batchelor's Delight* ne double le cap Horn qu'à la Noël de 1687, c'est dire si Wafer a pu observer le littoral pacifique du continent sud-américain. Au printemps 1688, les flibustiers atteignent les Antilles. L'amnistie générale prononcée par Jacques II, le 22 mai 1687, prévoit d'obliger les forbans à renoncer au butin réalisé en mer du Sud. David, Wafer et son compagnon John Hingson préfèrent s'échapper à bord d'un sloop à destination de Philadelphie. Selon toute vraisemblance, Wafer entend s'établir. Les trois hommes sont arrêtés dans la baie de la Cheasapeake par le *HMS Dumbarton* (capitaine Simon Rowe). Prétendant être des marchands des Antilles, ils sont trahis par un esclave capturé par David, dépouillés et jetés au cachot à Jamestown durant une année. Menés en Angleterre, ils sont emprisonnés à Newgate, jugés et finalement graciés en 1691. L'année suivante, leurs biens leur sont restitués. Wafer doit cependant abandonner 300 £ destinées à la construction du collège William & Mary, soit plus du quart de

son butin qui consiste entre autres en 74 livres poids de vaisselle dont 37 assiettes d'argent et de 3 sacs de piastres. Wafer, comme Ringrose et Dampier, est l'auteur de relations de voyage susceptibles de servir les intérêts du grand commerce et les projets de colonisation. Il fait autorité particulièrement après son expérience relative au golfe du Darien. Sur les conseils de Dampier, John Locke et d'autres conseillers du Conseil du commerce et des colonies font appel à ses services en vue d'établir une colonie écossaise dans cette zone. Une rencontre secrète a lieu à Edinburgh avec les directeurs de la compagnie pour mettre en œuvre un projet qui se fera finalement sans Wafer. Entre octobre 1698 et septembre 1699, trois convois se succèdent qui enregistrent des pertes très lourdes dues à la maladie, aux zones malsaines choisies pour les débarquements et à la défense espagnole appuyée par la flibuste française. Qui plus est, cette affaire cruciale aux yeux de Madrid rend secondaire le voyage d'Iberville au Mississippi et rapproche un peu plus les Français des Espagnols. Wafer, qui s'est retiré à Londres, renseignera encore le gouvernement anglais sur le cap Horn, les ports chiliens et les possibilités d'établir un commerce interlope voire une base avancée. Il meurt en 1705, alors que son intelligence et sa maîtrise des problèmes américains lui avaient ouvert les portes de la Cour.

Philippe Hrodej

☛ Cook, Dampier, Flibustiers, Iberville, *Londres*, *Philadelphie*, Sharpe, Tristan, Willems dit Yankey

Wakô *(ou Wokou, en chinois, ou Waegu, en coréen)*

Les Wakô constituent une communauté pirate internationale de très grande ampleur, active du XIIIe au XVIe siècle, en mer Jaune essentiellement – entre Chine, Corée et Japon. *Wakô* signifie, en japonais, «bandit/ennemi japonais» –, de plus le terme utilisé pour «Japonais», *wa*, est assez péjoratif. Il contient l'idée de nanisme; des Coréens et surtout de nombreux Chinois rejoignent leurs rangs, au point d'en constituer sans doute la majeure partie, vers 1550. Il leur convient de se faire passer pour des étrangers, dans leurs entreprises de pillage au sein de leurs propres pays. Les premiers Wakô sont des gens de mer recrutés par de petits nobles de l'ouest de Honshû, du nord de Kyûshû ou de l'île de Tsushima, au Japon – régions les plus proches du continent asiatique. Certains *samourai* (guerriers) se spécialisent dans la piraterie. Les expéditions peuvent être de grande ampleur: jusqu'à plusieurs milliers d'hommes, sur des dizaines de bateaux. Le premier raid touche le sud de la Corée en 1223. La Chine est atteinte en 1302, dans une logique d'extension progressive du périmètre d'activité. Les mesures prises par la dynastie Ming pour contrôler le commerce extérieur et lutter contre la piraterie, dès le XIVe siècle, jouent en fait en faveur des Wakô, dont la contrebande n'est pas la moindre des activités. Du côté japonais, l'instabilité de cette période de guerres féodales et de dissolution du pouvoir central favorise le phénomène.

Comme presque toujours dans la piraterie asiatique, le but est moins d'attaquer d'autres navires que de piller les régions côtières – jusqu'assez loin dans l'intérieur des terres, car les nefs wakô, d'assez petite taille, sont en mesure de remonter les cours d'eau. Le shôgunat de Kamakura, tant qu'il en eut la force, réprime sévèrement la piraterie: les remontrances coréennes, en 1227, conduisent à quatre-vingt-dix décapitations à Kyûshû. Par ailleurs, la mobilisation face aux invasions mongoles (1274 et 1281) limite les possibilités d'action des Wakô. En revanche, après 1350, le déclin du pouvoir central tant en Corée qu'au Japon entraîne une nouvelle explosion pirate, surtout aux dépens du sud de la Corée: cent soixante-quatorze razzias entre 1376 et 1385. Séoul proteste, et finit par attaquer les bases flibustières de Tsushima (1389, 1419); lors de la seconde invasion, l'île est en partie dévastée, et le clan nobiliaire local promet de mettre fin à la piraterie, moyennant des droits commerciaux exclusifs dans trois ports coréens.

Quant à la Chine, c'est d'abord la péninsule du Shandong (province la plus proche de Kyûshû) qui subit le gros des attaques. Mais, à partir de 1369, le Zhejiang (riche province côtière au sud du Yangzijiang) est lui aussi razzié. La nouvelle dynastie Ming (1368-1644) réagit avec une certaine efficacité : construction de fortins sur les côtes, lancement de garde-côtes de grande taille. En 1419, les Wakô connaissent leur première grande défaite, près de la côte du Liaodong (sud-ouest de la Mandchourie) : les Chinois anéantissent une flotte d'une trentaine de navires, tuent un millier de pirates. Mais la limitation drastique du commerce extérieur chinois, monopolisé par l'Etat, et la quasi-fermeture du pays à la suite des grandes expéditions de Zheng He (1405-1431), encouragent de nombreux Chinois à rejoindre les Wakô, du coup devenus moins violents, et plus tournés vers le négoce.

Le milieu du XVI[e] siècle est marqué par l'ultime ressurgissement des Wakô, dans le contexte des plus violentes guerres civiles japonaises et de l'affaiblissement progressif des Ming, qui s'accompagne de nombreux fléaux sociaux. Les bases pirates se déplacent vers les petites îles situées au large de la côte chinoise, où Japonais et Chinois combinent leurs opérations. Une garnison côtière chinoise rejoint les pirates en 1529. Piraterie et commerce sont plus indistincts que jamais : en 1523, la mission commerciale du clan nippon Hosokawa à Ningbo (Zhejiang) attaque la mission d'un autre clan, puis pille la ville entière. Quant au marchand Wang Zhi, il organise à partir de 1539 un consortium reposant sur une flotte de commerce solidement armée, en conjonction avec les autorités ; dépité du resserrement des contrôles étatiques, en 1551, il se convertit en chef pirate majeur : ses navires attaquent par centaines villes et positions côtières, dont certaines tombent ; il contrôle 20 000 hommes. Ce sont en fin de compte des milices de paysans et de mineurs, bientôt dotées de navires, qui marquent le coup d'arrêt : en 1553, la base pirate de l'île de Putuoshan est détruite.

Le déclin final des Wakô suit de près cette défaite. Les causes en sont multiples. D'une part, en 1588, le nouveau maître du Japon réunifié, Hideyoshi, ordonne la collecte des sabres dans la population non nobiliaire, et proscrit sévèrement la piraterie. D'autre part, la Corée s'ouvre – on l'a vu – au commerce japonais. Enfin, l'installation des Portugais à Macao, en 1557, entraîne peu à peu une réouverture de la Chine au commerce extérieur et – fait plus nouveau – à l'émigration. Le renforcement des routes maritimes asiatiques permet bientôt à des communautés tant chinoises que japonaises d'opérer et de s'installer un peu partout dans la région jusqu'au Vietnam, aux Philippines, au Siam ou à Java. Leurs activités commerciales sont intenses, et les mercenaires japonais très appréciés, même dans la lointaine Birmanie, ainsi que par toutes les puissances européennes présentes en Asie orientale. Mort ou « transcroissance » des Wakô ?

Jean-Louis Margolin

☛ VOC, ZHENG

WALLE JACQUES VAN DE (?-ap. 1637)

Issu de l'une des plus grandes familles d'armateurs et d'hommes d'affaires de Dunkerque investissant dans l'armement de caboteurs, de navires coloniaux comme de corsaires, il est, comme son père, chevalier de l'ordre du Christ, gentilhomme de la Maison du Roi et seigneur de Zuidkote (Zuytcoote). En 1594, un Jacques van de Walle est munitionnaire du Roi et fournit pour plus de 2 700 fl. de blé que le payeur-général de l'armée de Flandre doit lui régler. En juillet 1600, une escadre de onze navires, neuf flûtes et deux corsaires privés appartenant à la famille van de Walle, quitte Dunkerque sous les ordres du vice-Amiral Wacken pour aller détruire des harenguiers hollandais, ramener les hommes dont on pourra tirer une rançon et débarquer les autres à terre, n'importe où. En fait, les corsaires jettent à l'eau les Hollandais qu'ils n'ont pas pendus ou assassinés. Outrés

par de tels agissements, les Hollandais lancent vingt vaisseaux à la poursuite des Dunkerquois. Six des onze navires réussissent à rentrer au port tandis que Jacob Colaert, l'oncle de Jacques, doit livrer bataille. Victime d'un abordage d'une grande violence, il se rend et est pendu avec les 37 survivants du carnage. En 1605, la ville de Dunkerque – qui participe à l'armement en course – revend sa part d'un navire corsaire à Jacques van de Walle. En 1623, Adrien – qui meurt en février 1633 – et son fils Jacques van de Walle arment dix-huit navires de guerre et l'année suivante douze sont mis à la disposition du roi d'Espagne. En 1626, le siège de l'amirauté est rétabli à Dunkerque et l'escadre de Flandre se compose de neuf galions d'Espagne, de seize corsaires appartenant aux van de Walle et de cinq autres corsaires particuliers. Au cours de l'hiver 1627-1628, l'Amiral Ribera, aidé par l'armateur van de Walle qui fournit une dizaine de corsaires, arme deux escadres. Par ailleurs, au cours de 1628, Jacques arme quatre navires qui font de belles prises, dont une chargée d'eau-de-vie et de 150 sacs d'argent, qui valent plus de 50 000 fl. Entre 1627 et 1630, les prises effectuées par ses hommes atteignent 128 000 écus par an. En 1633, aidés de six navires de l'armada, quatre bateaux de particuliers appartenant à van de Walle se saisissent de trois navires hollandais de retour de l'île Saint-Martin, dans les Caraïbes, chargés de sel, de 300, 250 et 130 lasts armés respectivement de 20, 6 et 14 pièces de canons. Côté dunkerquois, les pertes sont légères car 3 ou 4 personnes seulement ont perdu la vie tandis qu'une vingtaine à peine ont été blessées. Cette année-là, des prises supplémentaires sont faites par les navires de van de Walle, en particulier un navire chargé de figues et un navire de guerre armé de 17 pièces, 80 hommes et pourvu de vivres pour 6 mois.

Mais la fortune peut vite changer de camp, comme c'est le cas à la fin de l'année 1633. Bien que des membres de la famille de van de Walle aient des responsabilités au plan politique, en tant qu'échevins de la ville de Dunkerque, et que les armateurs se chargent de la liquidation des ventes des prises (ce qui peut constituer quelque avantage, le greffier de l'amirauté se plaint d'ailleurs car on envisage de ne faire payer à van de Walle que le vingtième d'une prise au lieu du dixième), van de Walle a perdu trois corsaires en un mois, pour une valeur de 100 000 fl. ; cette perte est irréparable, si l'on en croit le commentaire de Pennincq quelque neuf ans plus tard au sujet d'un autre capitaine corsaire pris « soulz les Dunes ». Ces pertes étaient dues, selon le greffier, au fait que les navires armés par van de Walle étaient de trop grande taille, ce qui nuisait à leur rapidité et maniabilité. À la fin de l'année 1633, à cause de ses nombreux déboires, Jacques van de Walle est « plainct de tout le monde » et n'aurait plus qu'un seul navire de guerre.

Reflet de ces vicissitudes, l'historien R. Baetens classe les van de Walle parmi les plus grandes fortunes de la ville, avec un patrimoine dépassant peut-être les 200 000 fl., somme considérable comparée au patrimoine des capitaines corsaires et de la plupart des marchands de Dunkerque, situé en général entre 10 000 fl. et 30 000 fl. ; il indique cependant un niveau de fortune modeste pour Jacques van de Walle, armateur, marchand et brasseur, soit 13 152 fl., sans date exacte mais pour une période postérieure à l'année 1633, particulièrement difficile comme on l'a vu. Toutefois, même après les revers de fortune de 1633, il est bien difficile de confirmer un si maigre patrimoine pour Jacques van de Walle d'autant qu'en 1636, il offre le service de douze vaisseaux de guerre armés à ses frais à Philippe IV et qu'il reçoit chez lui, à Dunkerque, des personnalités de passage, comme le comte Piccolomini en 1639 et le marquis de Lède en 1643. Par ailleurs, de la fin 1643 à la fin 1644, un des corsaires qui composent l'escadre de van de Walle (capitaine Georges van Aerdenboch) fait douze prises. Malgré l'importance numérique, les bénéfices sont variables, selon que les prises sont réalisées par des particuliers ou par les navires de l'armada. Dans le cas des corsaires particuliers,

10 % des prises reviennent au Roi et 2 % sont versés à une caisse mutualiste, les matelots percevant un douzième du restant. Pour les prises des navires de l'armada, la répartition est plus complexe. 20 % vont au dépositaire, 10 % au capitaine-général, le *proveedor*, le *veedor* et le *contador* recevant chacun un cinquantième. Les deux-tiers du reste sont destinés à la caisse de l'armada et le tiers à l'équipage, mais l'église du lieu où la prise a été amenée peut aussi réclamer le tiers de la valeur totale de la prise pourvu qu'il s'agisse d'un navire marchand. Il va de soi que les marins préfèrent servir à bord des navires particuliers où les gains sont plus importants et où ils peuvent échapper plus facilement aux contrôles. Pour autant, les campagnes corsaires ne se soldent pas systématiquement par des prises, et les mises des uns et des autres, de l'armateur en ce qui concerne les van de Walle, sont alors effectuées à fonds perdus. Aussi, Jacques a pris soin de diversifier le patrimoine familial. Il possède sur place une raffinerie de sel, investit dans l'activité de brasseur et, au loin, dans le commerce colonial. Il est aussi munitionnaire du roi d'Espagne, ce qui lui vaut de la part de l'infante Isabelle une gratification : une aigrette de soixante diamants et un collier avec quatre diamants, le tout d'une valeur de 2 551 fl. Par ailleurs, à la fin du XVIe siècle, il possède deux maisons à Dunkerque, dont une qu'il loue, ainsi que cinq greniers répartis entre les deux maisons dont il pourrait tirer 135 fl. par an, selon l'échevinage. En 1645, la maison dont il est propriétaire à Linques, située à proximité du fort, à côté de Bourbourg, est prise par les Français.

En tant qu'important armateur dunkerquois – et compte tenu de l'invention récente de la frégate double, d'une manœuvrabilité sans pareille – il accompagne Jacques Colaert dans son voyage à Madrid au printemps 1637. Le Roi lui offre le titre de chevalier de l'ordre de Saint-Jacques et un contrat pour construire vingt-quatre frégates, qui n'est pas honoré malgré l'insistance avec laquelle van de Walle renouvelle l'offre. Pendant l'été de cette même année, une frégate de Jacques van de Walle arrive à La Corogne pour se ravitailler au cours d'une expédition de course. Son capitaine, Adriaan Barssen, y trouve un convoi espagnol destiné à Dunkerque, commandé par Lope de Hoces. Barssen est « convié » à s'unir aux forces de la flotte, mais grâce à l'aide de commerçants flamands, il réussit à s'enfuir du port à bord de son navire. Indignés, Olivares et Philippe IV ordonnent l'arrestation de l'armateur qui n'est libéré qu'au début de 1638 après avoir clamé à plusieurs reprises qu'il n'était pas responsable de l'attitude de son capitaine. Cet exemple illustre parfaitement combien reste floue la limite entre opérations ponctuelles de course et participation à l'armée régulière, et comment les honneurs, réservés à certains armateurs, vont de pair avec un service continu aux ordres du monarque. On est loin ici de lettres de marque délivrées occasionnellement avec une simple répartition de bénéfices économiques. Dans une lettre du 15 juin 1637, le greffier de l'amirauté de Dunkerque, Jean Pennincq, narre avec une pointe de jalousie le retour triomphal de Jacques van de Walle, « venant d'Espaigne, avecq une admiration de tout le monde qui est accouru pour le veoir, comme sy ceusse esté quelque personne de qualité dix fois plus relevée ». Au début 1643, van de Walle arme des corsaires à Ostende à cause des difficultés d'entrée et de sortie du port de Dunkerque à la suite du blocus hollandais. Au même moment, il propose au roi d'Espagne l'armement d'une flotte, de quatre navires et seize frégates, qui courrait les mers en Espagne – suite au nouveau champ d'opérations ouvert par la révolte du Portugal – et en Flandre. Mais l'année suivante, la chute de Gravelines et l'occupation française de Mardyck (1645), ajoutent aux problèmes de Dunkerque. En outre, à cette époque, les corsaires particuliers sont de plus en plus souvent réquisitionnés pour se rendre sur les côtes d'Espagne au service du roi castillan, ce qui, selon Pennincq, « sera le dernier poinct et final de la ruyne des armeurs et leur totale destruction ». Toutefois, le nombre de prises que réalisent

les Dunkerquois dans les années 1642-1646, entre 155 et 198 par an, atteste que pendant cette période, la course reste profitable pour les armateurs comme pour les corsaires.

Jean-Philippe Priotti

☛ Colaert, *Dunkerque*, Hoces, *Ostende*

Ward John, alias *Yûsuf Raïs* alias *capitaine Wardiyya* (v. 1553-v. 1623, Tunis)

John Ward est sans doute originaire du Kent où il serait né vers 1553. Il aurait été pêcheur à Faversham avant d'intégrer la *Navy* pour des campagnes de course aux Antilles, dans les dernières années de la guerre contre l'Espagne et du règne élizabethain. Il aurait aussi servi comme *petty officer* (maître) sur le *Lion's Whelp*, acheté au duc de Nottingham en 1601 et qui, l'année suivante, intégré dans une escadre de huit vaisseaux, mène une campagne de course devant Lisbonne sous les ordres de Sir William Monson. Ward commet son premier acte de piraterie en tentant de s'emparer d'un riche marchand s'en retournant en France. Après cet échec, il se saisit d'un autre grand navire français rebaptisé le *Little John*. En 1604, il succède à Edward Falls comme chef d'une bande de pirates. Dans la baie de Cawsand, proche de Plymouth, il recrute un équipage et cingle vers la Méditerranée. Plutôt qu'Alger, où l'accueil est réservé, il préfère se diriger vers Tunis où les Anglais sont appréciés, selon Savary de Brèves, ambassadeur de France auprès de la Porte, et où leurs libéralités et « les excessives débauches esquelles ils consomment leur argent avant que partir de la ville et retourner à la guerre, les font chérir et appuyer de la milice, sur toutes les autres nations ». En décembre, Ward s'empare de plusieurs bâtiments à l'entrée de l'Adriatique. Peut-être se rend-il à Salé pour y liquider ses prises en 1605. L'année suivante, il est de retour à Tunis où il s'établit définitivement. Il commande une petite escadre comprenant 500 hommes et son navire Amiral porte 28 canons. Converti à l'islam, il fait partie de ces renégats qui, à l'instar de Danser, enseignent aux Barbaresques les techniques de navigation et de construction utilisées dans l'Atlantique Nord, avec l'apport des vaisseaux ronds à gréement mixte ou bertons (galions, pinques, polacres ou pataches). À la fin de l'année, il croise dans la Méditerranée orientale à bord d'un flibot hollandais de 200 tx, le *Gift*, accompagné d'une pinasse de 50 tx. Ses équipages sont chrétiens – anglais, hollandais et espagnols – et turcs. Il réalise une importante prise en capturant le *Rubis*, une carraque vénitienne de 300 tx venant d'Alexandrie avec un chargement de poivre, d'indigo, de lin et surtout 3 000 pièces d'or. Ward réarme en guerre ce navire. Le butin lui permet de recruter des marins dans les bagnes de Tunis après les avoir rachetés. Mettant à la voile, il capture près de Chypre une deuxième carraque de 600 tx de même nationalité, la *Reniera e Soderina*, bien plus riche que la précédente : on prête à l'ensemble (navire et cargaison) une valeur de 100 000 £. Les marchandises sont vendues à Osmân bey, aga des janissaires qui détient la réalité du pouvoir à Tunis et que d'aucuns n'appelaient sans doute pas sans raison le « roi des voleurs ». Par ailleurs, l'odjak des janissaires figure en tête des armateurs en course de la ville et un certain nombre de ces soldats embarquent avec Ward. Ce dernier commet cependant l'erreur de vouloir faire d'un navire marchand un puissant vaisseau de guerre. La *Soderina*, équipée de 60 canons avec un équipage de 250 Turcs et 150 Anglais, manœuvre de conserve avec cinq corsaires hollandais. Ce mastodonte, en matière de course, est trop lent, trop lourdement armé, ce qui entrave sa maniabilité, et en très mauvais état. Au début de 1608, Ward passe sur une nouvelle prise, marseillaise celle-là, et coule son vaisseau tandis que les hommes débarquent à l'île de Cérigo (Cythère). Ward poursuit néanmoins ses campagnes à travers l'ensemble de la Méditerranée. En mars, il se saisit d'un galion vénitien sur les côtes de Morée qu'il mène, avec d'autres prises, à Alger à la fin de l'année.

À l'époque, il tente en vain de négocier sa retraite auprès du duc de Florence, arguant d'une fortune de 150 000 couronnes. Il poursuit donc ses déprédations. En mai 1609, il quitte la Sardaigne à la tête de neuf navires pour l'Irlande où le retrouve son lieutenant Edward Bishop. En août, ce sont onze navires et 1 000 hommes qui sont réunis. Les autorités anglaises, peut-être sous la pression de la Sérénissime, entament des pourparlers en vue de négocier son retrait, d'autant qu'il perd plusieurs bâtiments à l'occasion de l'attaque de Tunis. En effet, le chevalier Philippe de Beaulieu-Persac avec son vaisseau la *Lune*, une patache du Havre et une tartane marseillaise, rallie les galères espagnoles de don Luis Fajardo et, au mépris du feu de la citadelle de la Goulette, pénètre dans le port de la cité corsaire le 29 juillet 1609, détruisant vingt-trois bâtiments corsaires. De son côté, Ward quitte l'Irlande avec quatorze navires à la fin de l'année, continuant ses pillages les années suivantes. Bien qu'ayant perdu deux de ses navires en 1610, il commande une force impressionnante de quinze bâtiments regroupant 1 500 hommes. En mars 1612, il prend la *Valnegrina*, riche marchand en route pour Alexandrie.

Une description de l'époque montre Ward comme étant un homme de petite taille, basané et barbu, parlant peu sauf à jurer, buvant du matin au soir, mais généreux et courageux. Converti à l'islam en 1610, il a pris, selon les sources vénitiennes, le nom de Yûsuf Raïs et selon les sources tunisiennes celui de capitaine Wardiyya. Enrichi, il se fait bâtir un très beau palais de marbre et d'albâtre. Cela ne l'empêche pas de prendre la mer jusqu'en 1622 à près de 70 ans. Il meurt probablement de la peste à Tunis durant l'été de l'année 1623, sa dépouille étant rendue à la mer. Marié en Angleterre, il avait également épousé une renégate palermitaine à Tunis du nom de Jessimina.

Philippe Hrodej

☛ *ALGER*, BARBARESQUES, DANSER, *LISBONNE, SALÉ, TUNIS*

WATTS SIR JOHN (v. 1550, Buntingford-septembre 1616, Ware)

John Watts a été tout à la fois marchand armateur et capitaine. Originaire du Hertfordshire, il est le fils de Thomas Watts. Il épouse Margaret Hawes, fille de Sir James Hawes, *lord mayor* de Londres en 1574 et 1575 qui appartient à l'aristocratie marchande de la *City*, maître de la Clothworker's Company. Watts fait son apprentissage auprès de son beau-père et de son beau-frère, John, avant d'entrer dans la puissante guilde. De l'union avec Margaret naissent quatre filles et autant de garçons. Durant la première partie de sa carrière, Watts fait du commerce avec l'Espagne, les Canaries et les Açores. Ainsi se trouve-t-il à Cadix en 1572. La guerre en 1585 interrompt brutalement cette activité. Lorsque les Espagnols saisissent les navires britanniques, Watts perd les parts qu'il avait dans cinq navires : ses associés et lui-même estiment le préjudice à 15 000 £. On comprend l'obligation pour Watts, comme Bayning et bien d'autres, de se tourner vers la course. Durant les deux premières années, Watts s'associe avec John Bird (*Bark Burr* et *Golden Noble*) et avec John Stokes (*Little John*) : ces navires partent tous avec des lettres de représailles. L'essentiel est à venir. À l'occasion de l'expédition de Cadix, en 1587, Watts fournit le *Margaret and John* de 200 tx, le *Little John* de 100 tx et le *Drake* de 80 tx avec la pinasse l'*Examiner*. En association avec Thomas Cordell, s'ajoute le *George Bonaventure* et avec John Ridlesden la *Prudence*. Le butin réalisé par Drake permet à Watts de se dédommager de ses pertes de 1585. Watts ne se contente pas d'armer ses navires, il s'y embarque : en 1588, il est volontaire sur le *Margaret and John* et se trouve mêlé à la phase la plus violente de la bataille devant Calais face à la *Gran armada*. La mer de Manche n'est qu'une base de départ, il comprend très vite l'intérêt d'étendre son rayon d'action et regarde vers les Antilles. Quasiment chaque année, ses navires seuls ou en compagnie, fraient dans la mer du Nord (mer des Antilles). La liste qui

suit montre son implication. En 1588, partent l'*Examiner* (commandé par son frère Thomas) avec le *Drake* et deux autres navires lui appartenant. En 1590, c'est au tour du *Harry and John* (en association avec Henry Cletherow), le *Little John* et le *John Evangelist*. En 1591, le *Harry and John* et le *Little John* réappareillent avec le *Centaur* (140 tx) et le *Pegasus* (120 tx). Le retour de campagne lui permet d'engranger 31 380 £ selon ses dires et la vérité est sans doute proche de 40 000 £. Bien entendu, toutes les années ne sont pas aussi fastes. Dans l'expédition de La Havane en 1592, il place le *Centaur*, l'*Affection* (120 tx) et le *Little John*. En 1594, ces derniers repartent de conserve avec le *Jewel* (130 tx). En 1597, son fils John est général d'une nouvelle escadre, montant le *Centaur*, accompagné de l'*Affection* (Henry Midleton), du *Pegasus* (Richard Knottesford), de la pinasse le *Mosquito*, du *Golden Dragon* (Anthony Hippon), du *Little David* et de trois ou quatre autres bâtiments dont d'anciennes prises. Tous ces navires sont de Londres. Rancheria est saccagée et rançonnée. Le *Mosquito* fait une prise près de La Havane en revenant en Angleterre, une autre capture est expédiée à Bristol valant 6 000 £. Pour la prise de San Juan en 1598 sous George Clifford, la contribution de Watts est encore plus significative : l'*Alcedo* (400 tx), le *Consent* (350 tx), le *Galleon Constant* (250 tx), l'*Affection*, le *Margaret and John* et le *Pegasus*. L'effort consenti est considérable : en onze années, Watts a réalisé vingt-six armements pour plus de 4 000 tx. Les Indes occidentales ne sont pourtant pas son unique objectif. L'*Alcedo* et le *Margaret and John* participent, dans l'escadre de Sir John Burgh, à la prise de la *Madre de Dios* en août 1592. Watts investit encore dans l'expédition de Pernambouco de James Lancaster en 1595. Il noue des associations avec d'autres marchands impliqués comme lui dans cette activité de transition. Surtout, il s'associe avec ses capitaines. En premier lieu son fils aîné, John, présent avec Lancaster en 1595 et qui commande le *Centaur* en 1597 puis la *Malice Scourge* en 1598, mais aussi son frère en 1588 : une affaire de famille étant plus facilement contrôlable. Mais c'est également le cas avec William Lane qui passe pour être loyal au contraire de William Craston, Michael Geare ou Stephen Michell qui jouent leur propre jeu. Il est très lié à Paul Bayning comme le souligne le mariage de son fils John avec la nièce de celui-ci. L'activité maritime se révèle lucrative pour lui à tel point que la guerre finie, on le décrit comme « le plus grand pirate qu'il y ait jamais eu dans le royaume ». Il est vrai que, à l'instar de ses capitaines, il utilise tous les moyens possibles pour faire du butin y compris les moins orthodoxes comme la saisie de bâtiments ou de cargaisons neutres.

Activité lucrative mais transitoire. Il est l'un des promoteurs du projet d'une pêcherie de morses aux îles de la Madeleine. Bien que la course reste l'objet principal, les expéditions antillaises sont liées au projet de colonisation de Roanoke. Watts fait partie de ceux qui tirent profit de la course en investissant leurs bénéfices dans le commerce et les entreprises coloniales. En effet, il n'abandonne pas entièrement le négoce. Il est membre de la Compagnie du Levant en 1592, de l'*East India Company* ou *EIC* en 1600 dans laquelle il prend la fonction de gouverneur en second en 1601 et 1602. Au moment de la paix, il joue aussi un rôle important dans le rétablissement de l'ancien commerce avec la péninsule Ibérique. Il entre enfin au conseil de la Compagnie de Londres qui se propose de coloniser la Virginie en 1609, étant un membre fondateur de la Compagnie de l'île Somers. Ses engagements et sa réussite font de lui une figure éminente de la *City*. Citoyen libre de la corporation des fabricants textiles, il est *alderman* de 1594 à 1616, représentant successivement les circonscriptions d'Aldersgate, de la Tour, d'Aldersgate et de Langbourn. Il occupe la fonction de *sheriff* en 1596 et 1597. Il est fait chevalier en juillet 1603, peu après le couronnement de Jacques Ier, devenant *mayor* de Londres de 1606 à 1607. Il laisse à son fils aîné, John, le manoir de Mardocks. Ce dernier, lui aussi intéressé dans l'*EIC*, devient un marin de grande réputation

servant dans les expéditions de Cadix en 1625 et de l'île de Ré en 1627.

Philippe Hrodej

☛ Bayning, Burgh, *Cadix, Calais,* Clifford, Drake, Lancaster, *Londres, Roanoke, San Juan de Coiba*

WIC ou West Indische Compagnie

La *West Indische Compagnie* est la seconde grande compagnie commerciale néerlandaise, mais, même si elle a des ressemblances avec la *VOC*, son histoire et sa relation avec la course sont différentes. La compagnie est créée par une charte octroyée par les États Généraux le 3 juin 1621, pour une durée de vingt-quatre ans, deux mois après la rupture de la trêve de douze ans signée en 1609 avec l'Espagne. L'idée de la constitution de cette compagnie est en germe depuis bien des années. Dès les années 1585-1590, des navigateurs néerlandais atteignent les côtes de l'Afrique ou de l'Amérique du Sud. Dans la décennie qui suit, ces expéditions sont plus nombreuses notamment à destination de Punta Araya, région riche en sel. Les premières installations dans le bassin de l'Amazone datent de cette période. Des expéditions sont également menées en Amérique du Nord à destination du Canada actuel, comme celle de l'explorateur anglais Henry Hudson, qui remonte le fleuve portant son nom.

Le père spirituel de la *WIC* est un certain Willem Usselincx (1567-1647). Ce marchand calviniste anversois a quitté cette ville après 1585 et s'est réfugié à Middlebourg en 1591. Usselincx profite de son réseau de réfugiés et bénéficie d'intéressantes relations à commencer par celle de Petrus Plancius (1552-1622), théologien radical, cartographe et géographe, inspirateur des voyages vers le Nord-Ouest, vers les Indes orientales et occidentales. Usselincx souhaite établir des colonies calvinistes dans le Nouveau Monde, des colonies qui fourniraient des matières premières à la « mère patrie » qui, en échange, leur vendrait ses produits. Toutefois, il est conscient que les Espagnols ne permettront pas ces établissements d'où le recours aux armes. À partir de 1600, après l'expédition de van der Does, il met sur papier ses idées et envoie plusieurs courriers aux États Généraux, à des personnes influentes ainsi qu'à des conseils de bourgeois de grandes villes. Ses idées sont bien accueillies en Zélande et en Hollande. Les États Généraux, moins enthousiastes, attendent le retour de l'expédition de Paulus van Caerden au Brésil. Celui-ci, qui est parti en 1603, revient deux ans plus tard avec 3 000 caisses de sucre, de l'or et de l'argent mais sans avoir pu installer des forts. Cet échec n'empêche pas le lobbying d'Usselincx et de ses amis. En février 1606, les États de Hollande demandent une commission pour réfléchir à la création d'une compagnie. Les réflexions menées s'inspirent du précédent de la *VOC*. Le projet d'Usselincx de colonies agricoles est modifié. La compagnie aura le monopole du commerce avec l'Afrique, du tropique du Cancer au cap de Bonne Espérance, et en Amérique, de Terre-Neuve au détroit de Magellan. Elle possédera des pouvoirs militaires et juridiques. L'instauration d'une telle compagnie rencontre l'opposition de marchands de la Frise, sans compter les tractations de paix avec l'Espagne qui débutent cette même année 1606. Le parti de la paix conduit par van Oldenbarnevelt obtient la signature d'un armistice le 9 avril 1609. Ce document autorise le commerce avec la péninsule Ibérique et les Indes orientales, mais pas avec les Indes occidentales. Les Néerlandais doivent abandonner l'idée d'une telle compagnie. Cet armistice est contesté par ceux qui y ont le plus à perdre, à savoir la province de Zélande, le prince Maurice de Nassau et les marchands qui trafiquaient avec l'Afrique et l'Amérique. Malgré ce texte, les Néerlandais continuent, non sans mal, à installer des comptoirs en Afrique et à commercer avec l'Amérique. La chute d'Oldenbarneveldt, pour des questions religieuses, en août 1618 et son exécution, en 1619, lèvent un obstacle à la mise en place de cette compagnie. Peu de temps après cet événement, l'idée de la création d'une compagnie des Indes occidentales et de sa

structure revient sur le devant de la scène. Deux projets s'affrontent : celui des États de Hollande, qui fait la part belle au commerce, contre celui d'Usselincx, soutenu par les États de Zélande. Usselincx finit par quitter les Provinces-Unies après 1620, ou vers 1623 selon une autre source, pour la Suède où il défendra encore l'idée d'une compagnie de commerce tournée vers la colonisation.

La charte de la *WIC* comporte 45 articles qui définissent la structure de la compagnie. Il est prévu que seules peuvent y participer des personnes nées et vivant dans les Provinces-Unies. La compagnie est divisée en cinq chambres, au lieu de six pour la *VOC*. Celle d'Amsterdam détient 4/9e du capital, celle de Zélande 2/9e et les trois autres chacune 1/9e. L'article 11 prévoit que la direction est répartie entre soixante-quatorze directeurs actionnaires ayant apporté, selon les chambres, entre 4 000 et 6 000 fl ; vingt directeurs pour la chambre d'Amsterdam, douze pour celle de Zélande et quatorze pour chacune des trois autres. À la tête de la compagnie, siège un conseil de dix-neuf personnes appelées *Heeren XIX* (XIX Lords) et désignées parmi les directeurs de chaque chambre au prorata de l'importance de ces dernières dans la compagnie : huit pour la chambre d'Amsterdam, quatre pour celle de Zélande, deux pour chacune des autres. Un directeur représente les États Généraux. Toute une organisation, une logistique et un mode de fonctionnement sont prévus. Le capital de la *WIC*, de plus de 7,1 millions de florins, n'est réuni qu'en 1623. La charte accorde un monopole du commerce et de navigation vers l'Afrique et les Indes occidentales. Seul le commerce du sel vers Punta Araya reste libre, mais les pertes subies entre 1621 et 1623 amènent les Néerlandais à ne plus trop y commercer. Comme pour la *VOC* elle a le droit d'établir des comptoirs, de signer des traités, et détient des pouvoirs militaires et judiciaires. La charte autorise la compagnie à armer en course. Cette activité constitue un des trois piliers de son essor et de son existence, les deux autres étant la traite négrière et le commerce transatlantique. Il existe toutefois une évolution dans la relation qu'elle entretient avec cette activité. Avant 1632, c'est une totale *kaapvaartcompagnie*, une compagnie de corsaires, mais à partir de cette date, elle délivre des autorisations de course auprès des particuliers. Bien qu'il faille attendre deux ans avant que la compagnie réunisse ses capitaux et commence l'armement d'une flotte, la décennie 1620 constitue pour la *WIC* une période de fortes campagnes maritimes et militaires.

Le directoire de la compagnie, les *Heeren XIX*, fixe un programme en octobre 1623, appelé le « Grand Dessein ». Ce projet présente la conquête du Brésil comme capitale mais souligne aussi la nécessité de posséder les implantations africaines, ainsi que des colonies dans les Caraïbes : une vision très globale, transatlantique, des relations économiques et commerciales. Les raisons sont l'étendue du Brésil et l'essor de l'industrie sucrière, mais aussi l'opinion selon laquelle les planteurs portugais ne supportent plus le joug et la fiscalité espagnols. L'Afrique, et notamment l'Angola, est une cible car on y extrait encore beaucoup d'or et d'autres produits, mais elle fournit aussi la main-d'œuvre servile nécessaire à l'exploitation sucrière au Brésil. La première phase consiste à s'emparer de Saõ Salvador au Brésil puis de Luanda en Angola. En même temps qu'elle envoie de grandes flottes pour réaliser ce but, la compagnie en adresse d'autres vers les Caraïbes. Ses grands capitaines vont s'illustrer lors de ces expéditions : Willekens, Hein, Schouten, Ita, Jol, Lonck, Lucifer, Pater et Hendriksz. La lutte pour le Brésil monopolise beaucoup d'énergie tout au long de la période qui va de 1624 à 1654, date à laquelle les Néerlandais sont totalement défaits et quittent ce territoire, certains partant pour les Îles d'Amérique où ils jouent un rôle dans la flibuste et l'essor de la culture de la canne à sucre. Ce combat contraint la *WIC* à s'adapter. Le 6 décembre 1646, sous l'impulsion de ses directeurs, est créée à Middlebourg une structure *ad hoc* pour développer et coordonner la course au Brésil, *Brasilse Directie*, avec son

règlement et ses conditions. Elle se compose de directeurs et armateurs corsaires qui réorientent leurs activités avec l'achèvement de la guerre de course après la chute de Dunkerque. Au printemps 1647, cette *directie* envoie ses premières frégates. De 1646 à 1648, deux cent vingt prises portugaises, anglaises, françaises et même hollandaises avec des esclaves, du tabac, de l'indigo, des munitions et des soldats sont réalisées. Pour contrer cette hécatombe, le roi du Portugal suit la proposition du jésuite Antonio de Vieira et autorise la création de la *Companhia Geral para o Estado do Brazil* (la Compagnie générale du commerce du Brésil 1649-1720) qui se charge d'envoyer deux fois par an une flotte escortée par dix-huit navires de guerre; son financement s'appuie sur des taxes relatives aux marchandises transportées ainsi que sur le monopole de l'exportation du bois-brésil et l'importation de vin, farine, huile et morue au Brésil. Lors de la guerre anglo-hollandaise de 1652-1654, cette *directie* participe aussi à l'effort contre l'Angleterre en armant huit navires qui font 24 prises. Mais la signature de la paix et la chute du Brésil en 1654 entraînent un retour des armements contre les installations portugaises. Les Pays-Bas ne signent une paix avec le Portugal qu'en 1663 alors qu'ils sont en paix avec l'Espagne depuis 1648. Ce sont les marchands zélandais qui se lancent dans cette aventure, ayant la volonté de récupérer une partie du capital perdu dans les établissements brésiliens. Parmi les armateurs, on retrouve Elfsdijk, Ghijsselingh, Westdorp, Lampsins, van Rhee, van Pere, van Hecke, Zeijlmacker, de La Palma, van de Putte, van Bullestraten, van der Becque, Le Sage; les bourgeois Pedeceur, Allaert, Ketelaer, Verpoorte, Maertens, Pijl, Kercker, Roijart, Been… ainsi que des directeurs de la *WIC*: Duijvelaer, Roubergens, Moens, van der Poele, van der Rijst, Clement. Ceux-ci se réunissent souvent à trois afin d'armer un navire. L'armement du *Zeelandia* en 1659 est un bon exemple: le capitaine participe pour un quart et 1/64e, A. Pijl & Willeboorts pour 1/8e & 1/64e, L. van Pantagen 1/8e et 1/32e, P. Callf, Sluis & la veuve van Sandra pour 1/16e. Quarante navires reçoivent une commission entre février 1659 et juin 1661 de la part de la chambre de la *WIC* de Zélande. En échange, cette dernière perçoit 10 % du butin. Sur les vingt armateurs qui arment en course: huit réalisent un armement, neuf en réalisent deux, deux en font trois et un seul en fait cinq. Quelques-uns des capitaines proviennent du commerce. Toussaint Le Sage a commercé dans les Antilles et fait partie des navires hollandais capturés par la flotte parlementaire de Penn à la Barbade. Matthijs Quaers dirige un navire, en 1655, pour Morlaix. D'autres font leurs armes dans la traite, la contrebande ou le service dans la marine de guerre. Jacob Jansen van dern Bergh, alias Japon, dirige en course en 1648, 1652 et 1660. En 1652, il transporte des esclaves de la Guinée vers les Antilles, en 1656, c'est en direction de Curaçao, tout comme en 1663. Pieter Constant navigue dans les Antilles de 1660 à 1665, en course de 1665 à 1667. En 1668, sur le *Salamander* il transporte du tabac de la Martinique pour Flessingue. En 1673, il s'enfuit de Tobago vers Curaçao et échappe ainsi aux Français. Certains capitaines zélandais pratiquent la course comme la chasse en meute, jusqu'à sept corsaires ensemble! On ne connaît pas trop le résultat sur cette période. Les Portugais utilisent des navires hanséatiques, hollandais, anglais et même français pour donner le change. On comprend mieux alors pourquoi les navires de ces nations figurent parmi les victimes: ainsi, en mai 1660, le *Soleil d'Oré* de Nicolas Le Breton seigneur du Pré, qui commerce pour les Portugais depuis des années, est capturé avec 1 100 caisses de sucre.

Les enjeux financiers de la course sont plus grands pour la *WIC* que pour la *VOC*. Selon Johannes de Laet (1582-1649), un contemporain et auteur d'une histoire de ladite Compagnie, entre 1623 et 1637, 609 navires sont capturés en tout pour 118 millions de florins. Sur ce montant, il faut retirer 81 millions pour les coûts de l'armement et des salaires; il reste donc

un bénéfice de 36 millions soit un bénéfice de 44 % à répartir sur les quinze années considérées. Pour les périodes ultérieures, il est difficile de connaître les chiffres, mais ils n'ont pas empêché la compagnie de connaître un endettement croissant et une dissolution suivie d'une nouvelle création en 1674. La *WIC* a su se créer une sorte de monopole sur la pratique corsaire dans l'espace qui lui était octroyé. Ainsi, à partir de 1632, l'autorisation d'accorder des commissions de course à des particuliers dans son espace propre lui permet de percevoir des recettes. En contrepartie de cette autorisation, les particuliers versent ce que l'on appelle la *recognitie* de 20 % puis 18 % puis 16 % en 1652 puis 12 % quelques mois plus tard, avec en sus 3,33 % au stadhouder, et 2 % dit *armengeld* (argent pour l'assistance publique). Les États Généraux ont donné la permission, contre l'avis de l'amirauté, à la *WIC* de juger ces prises. Une caution de 12 000 fl. est demandée au particulier de 12 000 fl. La *WIC* contraint les corsaires zélandais qui capturent des navires négriers portugais de les amener à Curaçao où ils sont revendus par la suite dans les colonies, notamment espagnoles. En pratique, très peu s'exécutent devant la faiblesse des prix d'achat de la part de la compagnie, à savoir 150 fl. par tête !

Par la charte du 20 septembre 1674, une nouvelle structure est créée avec une organisation et des relations avec la course différentes. On compte très peu d'armements en course, l'essentiel de son activité est orienté vers le commerce et la colonisation en Afrique et en Amérique, d'où un rôle majeur dans la traite négrière. L'article 42 de cette nouvelle charte prévoit les dispositions concernant le partage d'une prise réalisée par un navire de la *WIC*. Ainsi, après le versement de la part de l'Amiral et la déduction des coûts, le solde revient à la *WIC*. Sur cette somme, 10 % sont destinés au *gemeene middelen van de landen* c'est-à-dire le moyen commun de l'État, le restant allant aux participants. Le gouverneur général de la *WIC* délivre des commissions au nom de la compagnie. Jacob van Straten attaque Montserrat en 1693 avec une commission délivrée par W Keckrinck, gouverneur de Curaçao. Les prises ramenées sont vendues aux enchères publiques. Lors du dernier quart du XVII[e] siècle, 10 % de la vente revient à la *WIC* Ce montant est partagé ensuite de la façon suivante : 1 % revient aux directeurs de la compagnie, 33 % reviennent au directeur du tribunal de prise et 1 %, de *leges of centesima*, au trésorier. S'il y a des esclaves, le tiers revient à la compagnie et le reste est vendu. On sait très peu de choses sur les revenus de la course entre 1689-1712. Le directeur-général de Curaçao, Nicolas Van der Beek, écrit en 1704 que les habitants de l'île ne peuvent vivre sans la course qui constitue une importante source de revenus. Tout comme sa consœur, la *VOC*, la *WIC* subit aussi des pertes du fait de la course adverse. On ne dispose pas de beaucoup d'informations, toutefois ces pertes s'élèvent, au minimum, à cinq navires pris entre 1672 et 1678 sur les côtes africaines par des corsaires français valant 300 000 fl, sept navires lors de la guerre de la Ligue d'Augsbourg (1688-1697) et quatorze lors de la Succession d'Espagne (1702-1713). On ne connaît pas non plus le nombre exact de navires qu'elle capture. Seules quelques mentions permettent de rendre compte de ce point comme, en 1689, sur la Côte de l'Or, la capture du navire français *l'Afrique*. Face à la menace corsaire française, les taux d'assurance de la *WIC* augmentent fortement. L'une des solutions est alors de louer les navires ; avant 1715 la location de navires représente 20 % de ceux qui sont utilisés par la compagnie.

La *WIC* demande des commissions en course qui ont la particularité d'être laissées en blanc. On ne connaît pas le chiffre précis des commissions obtenues par la compagnie auprès des différentes amirautés au cours des derniers conflits louis-quatorziens. Pour la période 1688-1697, on en relève deux délivrées par l'amirauté d'Amsterdam et vingt-six *commissie van retorsie* – ce document n'est pas une lettre de marque mais plutôt une commission en représailles ou en guerre et marchandises – pour la période 1702-1713. Ces derniers documents sont souvent délivrés aux croiseurs de la compagnie qui

patrouillent le long des côtes africaines afin de faire respecter le monopole de celle-ci et de s'emparer des contrebandiers. On perçoit ici un point important à savoir le lien fort entre la compagnie, la course et la traite. Les historiens néerlandais ont montré que de nombreux capitaines employés par la *WIC* ont, dans leur carrière, été corsaires mais aussi contrebandiers dans la traite négrière. Quatorze capitaines corsaires zélandais entre 1689-1697 ont servi ladite compagnie avant, pendant ou après cette période comme Geleijn Ockerman. Entre 1674 et 1739, sur les cinquante-six directeurs de la chambre de Zélande de la *WIC*, dix arment aussi en course lors des derniers conflits du règne de Louis XIV.

Cette seconde *WIC* doit aussi faire face aux flibustiers et forbans. Si en 1723, un croiseur de la compagnie a capturé la *Généreuse*, navire qui appartient à la flotte de Bartolomeuw Roberts, en 1684 la compagnie a perdu deux navires qui amenaient des esclaves à Curaçao, pris par Laurent de Graffe, provoquant une perte de 250 000 fl. Aux pertes de navires, il faut ajouter les attaques sur ses possessions. Après la perte de New York, les îles de Tabago (Tobago) et de Saint-Martin sont victimes d'attaques en 1676; l'île d'Arguin est prise par Du Casse en 1678. Le même s'empare de Saint-Eustache en 1689, sans oublier Essequibo, pillé par trois corsaires français en 1708, et la campagne de Cassard, en 1712-1713, lourde de conséquences à long terme pour Curaçao et le Surinam. Mais les contrebandiers portent aussi de rudes coups commerciaux à la *WIC* qui doit instaurer une commission en charge de juger des affaires de contrebande. Ruud Paesie a estimé à 800-850 navires le nombre de ces contrebandiers, entre 1674 et 1730, dont plus de 75 % d'origine zélandaise. Les navires de la *WIC* en saisissent près de 80 au cours de cette période sans compter 90 navires portugais et bien d'autres, français, après 1715 ! Ces captures sont considérées comme des confiscations et entrent parfois parmi les documents des prises des commissaires priseurs. La vente de 52 de ces navires, entre 1700 et 1730, a rapporté à la compagnie 1,22 million de florins !

Si la compagnie subsiste jusqu'en 1791, elle perd peu à peu son monopole au cours du XVIII[e] siècle. Son histoire dans la course a souvent été mise en exergue du fait de certains exploits, mais il ne faut pas oublier le rôle majeur qui fut le sien dans la colonisation néerlandaise en Afrique et en Amérique ainsi que dans la traite négrière.

Roberto Barazzutti

☞ CASSARD, CONSTANT, DOES, DU CASSE, *DUNKERQUE*, FLIBUSTIERS, GRAFFE, HEIN, HENDRIKSZ, ITA, JOL, LAMPSINS, LUCIFER, LONCK, *MIDDLEBOURG, FLESSINGUE, MORLAIX*, NEW YORK, PATER, PUTTE, ROBERTS, SCHOUTEN, *VOC*, WILLEKENS

WIGHT (ÎLE DE)

Au sud des côtes du Hampshire, séparés par un bras de mer dénommé *Solent*, les 380 km² de l'île de Wight constituent à la fois un verrou stratégique, une périphérie proche de l'Angleterre et une porte d'entrée menant à celle-ci. Du latin *Vectis*, cité par Pline l'Ancien, Suétone et Ptolémée, est probablement issu le toponyme saxon *Wiht*. Si une occupation romaine est attestée à partir du règne de Vespasien, celle-ci est ensuite balayée par les migrations jutes au VI[e] siècle, puis l'île passe sous le contrôle du Wessex et des rois saxons. Particulièrement exposée malgré ses côtes rocheuses, Wight subit les offensives des Vikings : un raid dévastateur des Danois est attesté vers 871, date à laquelle ils sont finalement repoussés. La conquête normande en 1066 a pour conséquence d'accorder un statut spécial à cette île. Un lord normand de *Wight* est alors installé. Au XII[e] siècle, Richard de Redvers et ses descendants fortifient lourdement Carisbrooke qui devient la principale forteresse de l'île. En 1293, la nomination du *lordship* de Wight revient à la couronne anglaise. Une ultime expérience politique est entreprise en 1444 lorsqu'Henri VI couronne Robert Rich duc de Warwick, Henri Beauchamp, roi de l'île de Wight. Toutefois, le titre disparaît après la mort de ce dernier en 1446. Point d'appui pour les projets de prise de contrôle de l'Angleterre,

l'île de Wight est également un espace de fuite pour les pouvoirs anglais vaincus. Cette vocation à jouer un rôle pendant les crises politiques apparaît dès 1136 lorsque Baudouin de Reviers se replie sur l'île d'où il entreprend de harceler le roi Étienne par la mer. En 1648, pendant la guerre civile, Charles d'Angleterre, alors en fuite, y est capturé et enfermé à Carisbrooke. C'est dire l'importance du lieu, à la fois défense et repli pour l'Angleterre; une singularité insulaire qui explique en partie les traditions de contrebande et de piraterie attribuées aux populations de Wight. L'île est un tombeau pour les marchandises: elles disparaissent aisément du regard en raison des droits de bris accordés aux habitants. Le *Shipwreck Act* de 1275 confirme ces traditions: toute marchandise issue d'un naufrage peut être prise après une année écoulée. Encore faut-il avoir survécu puisque cette possession valant titre n'est rompue qu'en cas de réclamation portée par un survivant de l'équipage naufragé. De telles dispositions accentuent une réputation de naufrageurs s'évertuant à massacrer la totalité des équipages. En 1224, l'évêque de Winchester donne lui-même corps à la rumeur en imposant aux prêtres de l'île qu'ils sermonnent les habitants afin de prévenir de tels homicides. De fait, naufrages et contrebandes enrichissent des populations peu enclines à observer les pavillons. En 1314, la *Sainte-Marie*, navire marchand transportant le vin de Guyenne en fait les frais. Toute la cargaison, pour une valeur de 300 marcs, est pillée. L'affaire fait grand bruit car le trafic avec la Guyenne anglaise est protégé. Mais ce type d'affaire ne peut occulter l'essentiel: les cargaisons pénétrant sur l'île de Wight entrent en silence. Plusieurs pirates y trouvent leur compte, dont William Kyd et ses partenaires qui, au milieu du XV[e] siècle, voient dans l'île un marché discret pour leurs butins, et donc parfait pour remettre en circulation des biens dérobés illégalement. Les particularités de l'île de Wight soutiennent les pirateries attirées par la réputation de *smugglers* de ses habitants. Certains capitaines nommés sur l'île ne rehaussent pas cette image. Sir Edward Horsey, ancien forban sous le règne de Mary Tudor, utilise dès 1565 le réseau constitué lors de longs séjours en France pour faire de l'île le repaire des huguenots, des Gueux et des pirates anglais. Pourtant sa mission consiste à surveiller ces mers étroites et à réprimer la piraterie. En décembre 1568, Horsey rapporte à Sir Cecil que plusieurs navires espagnols ont été saisis, estimant le butin à environ 31 000 £. Deux ans plus tard, il admet que des vaisseaux armés quittent l'île avec le pavillon de Navarre. Mais cet ami et client de Robert Dudley, comte de Leicester, sait se rendre utile. Diplomate dépêché dans les Flandres et en France, militaire qui lève des troupes pour empêcher une invasion de l'Irlande, marchand qui livre à la reine du salpêtre, protecteur de Wight par la remise en état du château de Carisbrooke et du fort de West Cowes, il est enfin, à partir de 1580, résidant définitif dans son manoir de Great Haseley près d'Arreton. À sa mort, en 1583, malgré la capture d'un groupe de forbans en 1582 et d'un bâtiment français relâché avec sa cargaison, la piraterie est en progression. La guerre, deux ans plus tard, est une puissante distraction. Les liens tissés avec La Rochelle et les places de Zélande sont trop importants et c'est un autre pirate, vice-Amiral du Hampshire, Sir George Carew, qui lui succède jusqu'en 1603.

Vers 1630, l'île est qualifiée « d'autre Alger », à une époque où le duc de Buckingham relance une course frénétique peu arrangeante avec les navires neutres. Néanmoins, le pouvoir royal, considérant l'importance stratégique de ces lieux, sait maintenir longtemps le silence autour de Wight. C'est au large de l'île que l'*Invincible armada* est sérieusement accrochée en 1588 et c'est également ses abords dangereux qui protègent les arsenaux royaux de Portsmouth, au-delà du Solent. La fermeté de William Arnold, inspecteur des douanes à la fin du XVIII[e] siècle, envers les contrebandiers s'achève avec sa mort inexpliquée, survenue en 1801. En 1836, une enquête avance que plus de 80 % de la population consomme réguliè-

rement des marchandises coloniales entrées illicitement. Accessoirement, les affrontements des XVIIe et XVIIIe siècles et du début du siècle suivant, parce qu'ils opposent les puissances navales dans ces eaux, enrichissent également les habitants d'autant de naufrages lucratifs. Au XIXe siècle, la reine Victoria érige l'île en lieu de villégiature royale mais le passé refait surface en 2002, lorsque les douanes anglaises mettent la main sur des cargaisons de cocaïne destinées au marché anglais. Cette fenêtre discrète ouvrant sur l'Angleterre ne fait pas que le bonheur des habitants. Les rivalités avec la France expliquent un grand nombre de raids aux XIVe et XVe siècles, encore en 1545, mais également pendant la guerre de Sept Ans, ou, plus proche de nous, la bataille d'Angleterre. C'est également sur l'île de Wight que Marconi installe son premier poste de TSF en 1897, alors que les compagnies télégraphiques lui en contestent le droit, confirmant par là une sulfureuse caractéristique d'ouverture au monde de l'île.

Pierre Prétou

☛ *ALGER*, KYD, *LA ROCHELLE*, PAVILLONS DES CORSAIRES ET PIRATES

WILLEKENS JACOB (v. 1565-1649)

Ce personnage dont l'orthographe du nom est fluctuante (Willekes, Wilcqes ou Wilkes) est difficile à cerner, tant pour ses origines que du fait de son alliance avec Anna Wittert de Delfsthaven, une famille qui jouera un rôle important dans l'expansion coloniale vers les Indes orientales. Ainsi, le frère d'Anna, François Hendrickszoon Wittert, sera Amiral de la *VOC* et aura parmi les officiers de sa flotte en 1611 un certain Piet Hein. L'année de naissance de Willekens est incertaine. On le dit né en 1560, ou 1563 ou encore 1571 à Bréda, et mort en 1633, à Ternate, après avoir attaqué vainement Manille. Cela est faux et il est plus vraisemblablement mort en 1649 car il apparaît sur le tableau appelé *Kloveniers guilds*, la guilde des arquebusiers qui se trouve au Rijksmuseum à Amsterdam, peint en 1642 par Govert Teunisz Flinck. D'autres auteurs indiquent comme origine géographique Amsterdam mais il n'apparaît nullement dans les registres des naissances de la ville. En tout cas, c'est bien dans cette ville qu'il se fait une place comme marchand de harengs en 1595. En 1599, il est choisi pour exercer la fonction de vice-Amiral d'une flotte de quatre navires armés par une compagnie de marchands amstellodamois à destination de l'Asie. Cette flotte appartient à l'une des compagnies qui précèdent la *VOC*, créée en 1602. La flotte de Willekens est de retour au pays vers 1601-1602 avec sa cargaison.

Jacob Willekens refait parler de lui vingt et un ans plus tard. Actionnaire de la nouvelle compagnie des Indes occidentales (*WIC*), il est choisi comme Amiral d'une flotte en cours d'armement. Lonck était pressenti mais avait décliné l'offre. Willekens est nommé dans le courant du mois d'octobre. Son vice-Amiral n'est autre que Piet Hein. Le 21 décembre 1623, Jacob Willekens, à bord du *Zelandia* de 300 lasts, portant 36 canons et 213 hommes, quitte les Provinces-Unies à hauteur du Texel avec une partie de la flotte. Au cours du mois de janvier 1624, c'est au tour des navires armés par la chambre de Rotterdam et de Zélande sous la direction de Piet Hein. Toute la flotte se réunit le 26 février 1624 dans la baie de Sao Vicente au Cap Vert. Elle totalise alors vingt-deux navires et quatre jachts, portant 1 564 marins et 1 766 soldats avec 435 canons. Les Hollandais quittent la baie le 26 mars. Le 21 avril, Willekens ouvre alors les instructions secrètes et informe l'assemblée que l'objectif est la capture de « Bahia de Todos os Santos ». Au nord de cette baie, se trouve la ville de São Salvador. La flotte hollandaise se présente devant cette ville le 8 mai au soir. L'attaque a lieu le lendemain matin par une forte canonnade entre la flotte et les forts, notamment le fort San Antonio. Willekens envoie trois navires capturer les quinze caraques portugaises présentes dans la baie. La balance penche en faveur des Hollandais lorsque Piet Hein

réussit à s'emparer des défenses du front de mer, tandis qu'un débarquement de troupes autorise la prise du fort San Antonio. Il est prévu une attaque de la ville le lendemain, mais le gouverneur décide de se rendre. Le butin se compose de 3900 caisses de sucre dont 1400 provenant des navires pris, de tabac, de bois, de 49 canons etc. Entre mai et juillet d'autres navires lusitaniens sont capturés. Le 1er juin, Willekens envoie un jacht informer les directeurs de la *WIC*. La liesse gagne le pays. L'Amiral quitte la ville le 28 juillet avec onze navires et passe par Punta de Araya sur la côte vénézuélienne où il s'empare d'une grande quantité de sel. Il arrive aux Pays-Bas en décembre où l'accueil se limite à sa famille. Les *Heeren XIX* (directeurs de la compagnie) critiquent son commandement, l'accusant de ne pas avoir quitté sa cabine lors de la bataille laissant Hein tout diriger.

En 1625, il est cité dans un document notarié à Rotterdam concernant la succession d'un de ses neveux. En 1626, les États Généraux le nomment dans une mission pour Alger. Il sera par la suite représentant de son pays en France durant des années, mais aussi membre du conseil de l'amirauté de Noorderkwartier.

Roberto Barazzutti

☛ *Alger*, Lonck, Hein, *WIC*, *VOC*

WILLEMS JAN DIT *YANKEY* (?-1688)

Membre de l'équipage de son compatriote Jacob Everson en 1680, il est promu capitaine lorsqu'il reçoit de celui-ci le commandement d'une barque longue enlevée aux Espagnols, en vertu d'une commission française, et il demeure chef de leur compagnie lorsque Everson voit son bâtiment saisi par les Anglais de la Jamaïque, en février 1681. Pendant un an, il doit toutefois croiser sous la protection du capitaine anglais William Wright, établi à Saint-Domingue, car il ne possède pas de commission. Il n'en capture pas moins, en décembre, un excellent navire, une frégate chargée de sucre et de mélasses appartenant au grand vicaire de Santiago de Cuba. Le *Santo Cristo y Nuestra Señora de la Concepción* est rebaptisé *Padarame*, corruption de l'espagnol padre Ramos, le grand vicaire en question, le licencié Francisco Ramos, étant propriétaire du navire. Il conserve ce bâtiment de 18 canons malgré les prétentions de son associé et obtient, en juillet 1682, sa première commission du gouverneur de Saint-Domingue, Nepveu de Pouancey. Agissant désormais sous la protection de la France, il n'en est pas moins courtisé par le gouverneur de la Jamaïque, qui veut le prendre à son service. En mai 1683, il participe à la prise de Veracruz et, en décembre, il fait partie de la flotte de Laurent de Graffe qui capture deux vaisseaux de guerre espagnols à la côte de Carthagène. À cette occasion, il reçoit le commandement du navire de de Graffe, la *Françoise* de 30 canons, qu'il rebaptise la *Dauphine*. S'étant séparé de cette flotte, il demeure seul dans le golfe des Honduras, puis, en avril 1684, à la tête de 200 hommes, il pille le fort San Felipe de Lara, dans le Golfo Dulce, au Guatemala, entreprise qui ne rapporte que des armes, du vin, de l'huile et des récipients en fonte. Repassant ensuite par la côte de Carthagène, il rentre au Petit-Goave, en novembre 1684, avec deux petites prises qui lui sont toutes deux adjugées par les autorités (l'intendant des Îles Michel Bégon, alors en inspection, préside ce conseil). À cette époque, il monte le quatrième plus important bâtiment de la flotte corsaire de Saint-Domingue, et il est le troisième chef en importance parmi les flibustiers français après Grammont et de Graffe. C'est à ce titre qu'il apparaît lors de l'expédition contre la ville de Campêche, de février à septembre 1685. À la suite de l'interdiction de la course contre les Espagnols décrétée par le gouverneur de Saint-Domingue, il s'associe avec son ancien chef et vieil associé Everson. Sortant ensemble des Honduras où ils ont longuement séjourné avec de Graffe, ils s'emparent, en août 1686, d'une hourque espagnole de 44 canons, portant 50000 pièces de huit, qu'ils conduisent en Caroline, réputée pour bien accueillir les

flibustiers. Hélas, un nouveau gouverneur, Sir James Colleton, chasse les deux Néerlandais. Après avoir couru les côtes de la Floride en hors-la-loi pendant plusieurs mois, ils font escale à la Jamaïque, en septembre 1687, et tentent de négocier, sans succès, leur soumission avec le gouverneur Hender Molesworth. Ils retournent ensuite aux Honduras où, en janvier 1688, avec 84 hommes, Yankey s'empare encore du fort San Felipe, sans faire plus de butin que la première fois, mais il est grièvement blessé à la jambe quelques jours plus tard lors d'une attaque contre trois navires mouillant dans le port de Santo Tomás de Castilla. En février, à Puerto de Caballos, après huit heures de combat, en compagnie d'Everson et de Coxon, il surprend le galion *Santa Cruz* que le vice-roi de la Nouvelle-Espagne vient d'envoyer au Honduras pour chercher les produits de cette province. La prise est chargée de 1 000 qx de bois de teinture, d'un millier de cuirs, de poudre et de munitions, de 1 000 arrobes de gréement et de 34 canons de fer. Mais elle contient aussi environ 4 500 pesos et beaucoup d'orfèvrerie en argent. La rumeur fait état d'une liquidation à l'Île-à-Vache. Il se peut que des navires yankees en traite sur la côte du Bélize aient chargé une partie du butin. Yankey n'en profite guère, il meurt peu après des suites de la blessure reçue le mois précédent.

Raynald Laprise

☛ Coxon, Everson, Graffe, Grammont, Molesworth, Nepveu de Pouancey, *Petit-Goave*

Wistasse : voir Eustache Le Moine

With Witte de (29 mars 1599, Hoogendijk-1658)

Witte Corneliszoon de With, natif des Pays-Bas, est le quatrième enfant de Cornelis Wittesz de With et de Neeltjes Andriesdr. Il se marie quatre fois : en 1626 avec sa nièce Maria de With, en 1632 avec Hillegond van Gogh, en 1651 avec Hester de Meester et en 1658 avec Catharina van Haastrecht. De ses trois premiers mariages naîtront dix enfants. Jusqu'à 17 ans, il exerce plusieurs métiers comme celui de tailleur. En 1616, il entre au service de la *VOC* en qualité de garçon de cabine et ne revient aux Pays-Bas qu'en 1619. Au cours de ces trois années dans l'océan Indien, il a participé à des captures de caraques portugaises mais aussi aux attaques des plantations adverses. En 1620, il est choisi comme schipper, c'est-à-dire commandant ou patron, parmi la flotte de Willem de Soete, seigneur d'Haulthain, destinée à la Méditerranée. Plusieurs navires sont saisis entre 1620 et 1621, notamment un barbaresque, mais aussi un français. Il est nommé lieutenant en 1622 puis en 1623 il devient capitaine du *Delft*, de 800 tx et 50 canons. Ce vaisseau fait partie d'une escadre dirigée par Jacques L'Hermite forte de onze bâtiments portant environ 1640 hommes et 316 canons. On est dans le cas d'un armement mixte entre la *VOC* et les États Généraux. Selon le contrat du 12 juillet 1622, les États Généraux payent l'armement et le salaire de l'équipage jusqu'en Amérique où la *VOC* prend le relais, en plus des victuailles. Mais rien n'est décidé quant au partage du butin. La mission est de prendre contact avec les Araucans du Chili qui luttent contre les Espagnols mais aussi faire le plus de dégâts possibles à ces derniers en s'emparant de l'argent du Potosi, qui part d'Arica pour Callao, et de galions, tant ceux qui croisent non loin de Panama que ceux qui rejoignent Manille. L'article 31 des instructions secrètes du 18 avril prévoit aussi la saisie de jonques chinoises afin d'éliminer toute concurrence. Le 29 avril 1623, la flotte, appelée flotte de Nassau du fait de l'importance de l'investissement du Prince Maurice de Nassau, largue les amarres. Les navires reviennent de ce périple au cours de l'été 1626. La circumnavigation a coûté environ 1,5 million de fl. Le bénéfice est maigre : l'estimation est de 100 000 fl. malgré la capture et la destruction d'au minimum trente et un navires. Toutefois, les dégâts provoqués sont plus conséquents : environs 3 millions et

demi de fl., sans compter la perturbation des lignes commerciales.

Witte de With est considéré comme un homme brave et vaillant, mais avec un caractère affirmé. Aussi n'est-il pas surprenant de le voir se distinguer dans la lutte contre les Dunkerquois. En août 1628, il s'empare du navire Amiral d'Ostende qui appartient au gouverneur de la ville. Entre 1630 et 1634, plusieurs autres corsaires ou navires de la flotte des Flandres sont capturés par ses soins.

Après avoir servi la *VOC*, With est choisi par Piet Hein pour être son capitaine de pavillon, lors de l'expédition armée par la *WIC* qui voit la capture de la flotte d'argent. Il poursuit sa carrière dans la marine militaire et parvient, le 29 octobre 1637, au grade de vice-Amiral de Hollande et de Frise de l'Ouest. Présent à la bataille des Dunes (septembre 1639), Witte de With lance ses brûlots contre l'armada espagnole, action qui se traduit par la destruction de la *Santa Teresa*. Il est récompensé par une chaîne en or de 1 000 fl., cela ne l'empêche pas de critiquer le partage du butin car depuis plusieurs années il considère Marteen Tromp comme son rival. Le 8 juillet 1640, With, à la tête de onze navires, rencontre une escadre dunkerquoise de treize bâtiments dirigée par Michiel van Doorn et Matthijs Rombouts. Il s'empare du navire de Rombouts la *Thétis,* forte de 50 canons et de 186 hommes. Plusieurs Hollandais prisonniers sont libérés. D'autres corsaires sont pris par la suite lors des campagnes de 1641 et 1642.

Witte de With se distingue dans la marine de guerre hollandaise dans les missions de protection des flottes de pêches et marchandes à destination de la mer du Nord, de la France et de la Baltique : en 1644 et 1645 il fait traverser le détroit du Sund à 800 ou 900 marchands sans que ceux-ci n'aient à s'acquitter de droits de douane.

En 1646, il réitère son exploit de 1640 en capturant, au cours du mois de juillet, le corsaire dirigé par Mieuwe Colaert dit « Houtebeen », fort de 14 canons avec 35 officiers et 250 soldats, en route d'Ostende pour l'Espagne. Le 22 novembre 1646, en récompense pour sa participation à la prise de Dunkerque, le roi Louis XIV le fait chevalier de l'ordre de Saint-Michel. Le 19 juin 1647, il est officiellement nommé par les États Généraux commandant d'une flotte de douze navires, portant 466 canons, qui doit partir à la fin du mois de décembre avec sept yachts et trente navires de transports armés par la *WIC*: soit en tout 1 200 à 1 400 marins et 6 000 soldats à destination du Brésil. Parmi ces capitaines, se trouve Job Forant. Au cours des deux années que dure cette expédition (départ fin décembre 1647 et retour fin avril 1650), Witte de With a dû faire face à de nombreux obstacles comme le soulignent ces six capitaines de vaisseaux démis et condamnés et deux mutineries. De grosses difficultés se posent avec le Haut Conseil du Brésil sur les opérations et le ravitaillement des navires. Cela ne l'empêche pas de croiser au large du Brésil, d'effectuer plusieurs prises, mais aussi d'être le seul à combattre une flotte de guerre portugaise. Cette action se déroule le 28 septembre 1648 et se traduit par la perte de deux navires lusitaniens : la *Nostra Senhora da Rosario,* coulée, et le *Sao Bartholomeu*, capturé, fort de 64 canons et 500 à 600 hommes. Un navire hollandais a sombré provoquant la mort de plus de 150 personnes.

À son retour, With est arrêté et jugé à la requête de la *WIC* pour abus de pouvoir et désertion car il a quitté le Brésil sans autorisation du Conseil. La condamnation n'est que pécuniaire et il reprend du service au cours de la Première guerre anglo-hollandaise où il se distingue dans plusieurs combats. Par la suite, il mène des campagnes en mer Baltique où les rois de Danemark et de Suède sont en guerre. C'est au cours d'un combat contre les Suédois, le 8 novembre 1658, qu'il est mortellement blessé dans une lutte où son navire fait face à quatre navires de guerre suédois. En hommage à ce vaillant combattant, le roi de Suède fera retourner son corps, avec tous les honneurs, en 1659 ; celui-ci est ensuite

présenté dans sa ville d'origine, le 22 septembre 1659, puis enterré à Rotterdam, le 7 octobre 1659.

Roberto Barazzutti

☛ BARBARESQUES, *DUNKERQUE*, FORANT, HEIN, *OSTENDE*, MARTEEN TROMP, *VOC*, *WIC*

WULF MATHIEU DE (?-ap. 1713)

Mathieu de Wulf est considéré comme un des capitaines les plus courageux de Dunkerque. Il navigue sans interruption de 1703 à 1711, obtenant du Roi une épée d'honneur et le brevet de capitaine de brûlot. Il débute en janvier 1703 sur la *Revanche* de 100 tx, 16 canons et 104 hommes, armée par Gaspard Bart, effectuant une deuxième sortie en août. Il rentre trois fois à Dunkerque ramenant sept prises dont six faites en groupe, soit avec Canoen, capitaine d'Ostende, soit avec Jean Saus, Cornelis Bernard et Nicolas Baeteman.

Il abandonne ensuite la *Revanche* pour la barque longue le *Jeune Jean* de 30 tx, 6 canons et 55 hommes, armée par François Tugghe. Entre décembre et février 1704, il effectue six sorties, capturant la *Sainte-Catherine*, navire colonial hollandais qui produit un net de 39 900 l-t, puis un grand caboteur anglais, le *Guillaume,* et le *Postillon* de Hambourg: ces prises s'effectuent en commun. Mathieu de Wulf, ayant reçu un nouveau navire, le *Grand-Soleil,* croise avec Saint-Pol, de retour de campagne, en décembre 1704. En octobre 1705, il appareille avec l'escadre Saint-Pol, toujours sur le *Grand Soleil*, en compagnie de quatre corsaires: Jacques Betten, Alexandre Carpentier, Pierre Glasson et de La Merveille. Il participe à la prise de huit dogres, le 30 octobre, mais surtout est présent au combat au cours duquel Saint-Pol est mortellement touché. Avec les autres corsaires, il s'empare cependant du convoi de dix flûtes. Ce convoi, chargé de fournitures navales, permet à l'arsenal de Dunkerque de se réapprovisionner. En 1706, de Wulf prend le commandement du *Barentin*, du nom de l'intendant de l'arsenal de Dunkerque, de 200 tx, 185 hommes. Il appareille en mars 1707 et, le 12 mai, il se rend maître du *Soleil levant*, dogre armé de 6 canons et transportant 130 hommes de troupe qui passaient de Hollande en Angleterre. À la hauteur de Béveziers, avec la frégate l'*Américaine* (Lefranc), de 26 canons et 176 hommes, il s'empare du *Saint-Lucas*, sous pavillon suédois. Le 8 juin, de Wulf capture une frégate de 26 canons, le *Westerbelle*, venant de Gênes et allant à Flessingue, « après quatre horloges de combat ». Lefranc reprend également aux Flessinguois, l'*Ambitieuse*, un bâtiment corsaire malouin de 16 canons. En septembre, de Wulf navigue en meute avec la *Sirenne* (Cornil Meyne), la *Fidèle* (Jean Simoens), la *Petite Sirenne* (François van Reischotte) et l'*Amour (*Vermère*)*. Ils s'emparent d'un Génois, le *Notre-Dame de Lorette*, venant de Lisbonne, et au large de Wissant, du *Jeune Jacob* de Middlebourg allant au Surinam. Le 19 octobre 1707, il s'empare d'un corsaire de Flessingue après un brillant combat qu'il décrivit ainsi: « Sur les deux heures après minuit, il aurait aperçu une voile qui faisait route vers la Manche à laquelle il a donné chasse et voyant qu'il n'en approchait guère, il aurait fait tirer deux coups de canon pour le faire amener… il aurait fait tout préparer pour le combat et ensuite l'aurait approché et lui aurait crié d'où était le navire. À quoi, il n'aurait pas répondu et, étant bord à bord, ledit ennemi aurait demandé d'où était le déclarant, il lui aurait répondu qu'il était de Dunkerque, en même temps il aurait tiré sa volée de canons et mousqueterie, voyant bien qu'il avait à faire avec un ennemi; le déclarant l'aurait alors abordé et comme le navire avait un peu trop d'aire et les voiles de l'ennemi auraient tombé sur son mât, ce qui a causé le séparément de l'un et l'autre, et l'aurait ensuite gardé jusqu'au lendemain à la pointe du jour et l'aurait abordé pour la seconde fois et le déclarant ayant fait amarrer son navire à côté de celui de l'ennemi et resté à bord l'espace de deux horloges de temps en se battant toujours à coups de pistolets et sabres, haches d'armes, piques et grenades;

et, après une heure de combat, le déclarant s'en serait rendu maître, étant une frégate de Flessingue, nommée le *Général au Verquerque*, monté de 26 pièces de canon et 186 hommes d'équipage, commencé par le capitaine Martin Laurensen, dans lequel combat le déclarant a eu huit hommes tués et huit blessés et l'ennemi 70 tués ou blessés […] ». Le 14 novembre, durant une nouvelle croisière, il est attaqué par deux corsaires de Flessingue qu'il combat trois heures avant de leur échapper. Il reprend la mer en décembre avec Michel van Stabel, sur la *Galère de Dunkerque*. Le 31, ils s'emparent d'une frégate de Rotterdam, la *Galère de Ziric-zee*, chargée de plomb, au large de Roscoff ; ils interceptent un convoi anglais de huit voiles qui parvient à s'échapper mais, les jours suivants, ils rançonnent une barque irlandaise, puis deux Hollandais. Le 4 janvier, s'étant séparé de van Stabel, Wulf continue sa croisière avec Jean Simoens sur la *Sirène* de 200 tx et van Reischote sur la *Petite-Sirène* de 100 tx. Le soir, ils s'emparent d'un corsaire de Middlebourg, l'*Homme Guerrier* (Pierre Douckers), de 30 canons.

En 1708 et 1709, de Wulf prend ensuite le commandement du *Comte de Toulouse* de 200 tx, 28 canons et 217 hommes. À l'automne 1710, il commande le *Hamptoncourt*, de 66 canons, navire monté par Forbin l'année précédente. Ce vaisseau du Roi est prêté au cinquième. En novembre, croisant au large du Maroc, avec Louis Mouchy de la Fosse sur le *Prince des Asturies*, ils s'emparent de quatorze navires de la flotte du Brésil, mais les Algériens en reprennent huit, et les Bayonnais, quatre. Deux, estimés à 200 000 l-t chacun, restèrent entre les mains de Dunkerquois. Cet exploit lui vaut une épée d'honneur, puis le titre de capitaine de brûlot. En 1711, de Wulf passe sur l'*Auguste*, lui aussi vaisseau du Roi, qui relevait jusqu'alors de l'escadre de Tourouvre, également en armement mixte. À la fin de l'année, il commande le *Mathieu* de 200 tx, 28 canons et 190 hommes ainsi qu'en 1712. Après Utrecht, imitant Gaspard Bart, Mathieu de Wulf devient armateur.

Patrick Villiers

☛ Bart, *Dunkerque*, Forbin-Gardanne, *Flessingue*, *Middlebourg*, *Ostende*, Pavillons des corsaires et pirates, Saint-Pol de Hécourt

Y

Yankey : voir **Willems**

Yon Thomas (16 avril 1758, Granville-20 novembre 1831, Granville)

Fils de Jean Yon, matelot, et de Jeanne Hélaine, Thomas épouse Jeanne Louise Lelièvre, à Granville. Thomas Yon commence sa carrière dans la pêche morutière comme tous les marins granvillais de son temps. Il est reçu capitaine au long cours le 31 janvier 1786. Il commande alors régulièrement des navires qui se livrent à la pêche errante ou sédentaire à Terre-Neuve. À la reprise des hostilités avec l'Angleterre en 1793, Thomas Yon mène une intense activité corsaire. Son obstination à refuser l'adversité et sa force de caractère hors du commun le tirent toujours de situations difficiles. Le 3 mars 1793, il est engagé comme second capitaine du corsaire granvillais, le *Jean Bart.* Il est alors âgé de 38 ans. Le 9, il est capturé et emmené à Portsmouth, d'où il « déserte » quatorze mois plus tard. Il débarque à Dunkerque, et le 17 vendémiaire de l'an V (8 octobre 1796), on le retrouve lieutenant sur la canonnière le *Crache Feu,* mais le bâtiment est capturé par les Anglais alors qu'il naviguait dans la Déroute (c'est-à-dire le long de la côte ouest du département de la Manche). L'équipage réussit à se sauver à bord de la chaloupe et débarque sur la côte de Surtainville. Le 7 nivôse an V (27 décembre 1796), il est de nouveau second capitaine sur le *Jean Bart.* Apparemment, la campagne s'accomplit sans mésaventure particulière. En l'an V, il accomplit deux autres campagnes corsaires au commandement d'un autre lougre granvillais, le *Télémaque.* Au cours de la deuxième, le 13 octobre 1797, il est de nouveau pris par les Anglais, qui le conduisent en Angleterre. Le 26, il s'évade sur un petit canot et débarque à Granville. En février 1800, il repart en course comme capitaine de l'*Espoir*, un navire de Quimper, désarmé peu après à Paimpol. Pendant quelque temps, il ne navigue plus qu'au cabotage. Néanmoins, sous l'Empire, en janvier 1808, il s'engage encore en course sur un bâtiment granvillais, l'*Amiral Gantheaume* (20 tx). Capturé le 4 mars, il réussit une nouvelle fois à s'évader, le 5 juin 1809, sur un canot qu'il a enlevé en compagnie d'un concitoyen, le matelot Sibron, et débarque à Perros, en Bretagne, où il est congédié le 13 du même mois. Grâce à la liquidation finale de la vente du canot anglais, l'on connaît les circonstances de l'évasion et la suite donnée à l'enlèvement du bâtiment que « les sieurs Yon et Sibron, marins du quartier de Granville, prisonniers de guerre à Plymouth, ont enlevé à un myriamètre de distance dudit port dans la nuit du 5 au 6 juin 1809, et avec lequel ils sont arrivés le 10 dudit à Perros, quartier de Morlaix. Le canot a été estimé à 150 fr. Estimation à laquelle les capteurs ont été mis en possession, à la charge par eux de passer les droits des Invalides comme sur une prise faite par les bâtiments de l'État. » En septembre

1811, il arme le dernier corsaire granvillais en activité, la *Péniche*, une bisquine de trois tonneaux seulement qui revient bredouille au port pour être désarmée en mars 1812. Par la suite, Thomas Yon partage son temps entre le cabotage et la pêche morutière jusqu'en 1828, soit deux ans avant son décès.

Michel Aumont

☛ *DUNKERQUE*, *GRANVILLE*, *MORLAIX*

Z

Zàrraga Beográn Francisco
(actif entre 1624 et ap. 1647)

Fransisco est le fils de Juan de Beográn Zárraga, armateur d'une importance certaine au début du règne de Philippe IV. En ce qui concerne le nombre de navires armés, le fils dépasse le père et fait partie avec Beroiz, leur associé régulier, des grands armateurs de Saint-Sébastien. L'on connaît sa carrière d'armateur et d'officier royal grâce aux multiples mémoriaux qu'il a laissés dans sa recherche de récompenses et de grâces, obtenues ou non. Zárraga sert comme officier royal de 1617 à 1624, dans le secrétariat de la guerre de mer. Il commence à armer en course, en remplacement de son père, en 1624. Ce dernier avait demandé un habit militaire pour son fils et on lui avait répondu, en diverses occasions, que pour ce faire, il fallait qu'il continue son activité d'armateur. On n'a pas de trace de ces premières années dans l'activité, mais en 1630 il arme avec Antonio de Beroiz une patache et un petit bateau qui prennent près de Bayonne deux navires hollandais. Selon Zárraga, les années précédentes, il avait armé douze navires en course et, à ce moment-là, il en avait quatre, avec lesquels il voulait former une escadre. Entre 1624 et 1633, quinze de ses embarcations corsaires capturent trente-sept navires hollandais et anglais et en coulent ou en font échouer d'autres. Outre les armements faits avec Beroiz, et à cause des pertes subies au début des années 1630, il demande des lettres de représailles pour un montant de 60000 d. Par ailleurs, il se propose d'armer six navires plus un certain nombre d'autres à la rame contre l'octroi de l'habit de chevalier de Saint-Jacques et une bonne pension à la place de l'entretien dont il bénéficiait. Le Roi subordonne la concession d'un habit à l'armement de quatre navires de plus de 150 tx pour servir dans l'escadre du Nord, créée depuis peu. En 1631, sa patache *San Buenaventura* prend un navire hollandais après combat qui transporte six lingots d'argent – que Zárraga évalue à 60000 rx –, 282 fardeaux de « vitrés » et d'« olonnes » sur le trajet Saint-Malo-Amsterdam. En 1635, il transporte sur deux de ses frégates des courriers en Flandre et, avec d'autres *bajeles,* il escorte des navires chargés de matériel de guerre. En 1636, lors de l'entrée de l'armée française, il s'embarque sur un de ses navires et prévoit d'en faire participer six autres à la défense de la côte. En avril 1638, un de ses navires est pris par l'armada française tandis qu'il revenait avec deux prises. De 1634 à 1638, onze de ses navires font 23 prises ramenées à Saint-Sébastien. Mais il avoue avoir perdu onze navires entre 1624 et 1638, sans compter ceux qui avaient subi des dégâts. En 1638, il propose de nouveau la création d'une escadre qui se composerait de six frégates, quatre avec 20 canons et deux avec 8 canons avec le titre de surintendant pour lui, celui de capitaine de terre et mer pour ses capitaines et la juridiction sur les prises. Le co-armateur serait Antonio de Beroiz qui pourrait aussi juger les prises. La junte des armadas considère le projet trop ambitieux

pour la fortune dont on le croyait doté. La junte opine qu'à la place de lui faire une faveur, il est préférable qu'il serve sur mer ou dans quelque office de bureau car il était considéré comme intelligent et opportun. Dans le même mémoire, Zárraga demande à ce qu'à la place de la lettre de représailles de 60 000 d, on lui laisse introduire en Espagne 600 000 d de marchandises françaises et hollandaises. Bien que cette faveur ait été refusée, cette requête montre les ressources de l'armateur et sa pluriactivité, de marchand, de chef de guerre, d'armateur et d'homme de mer. En 1641, il organise le service d'une escadre de quatre frégates pour aller en course le long des côtes du Portugal. Et en décembre de la même année, il part pour La Corogne – plus proche de sa zone d'activité – pour mieux armer ses bateaux. Mais il doit emporter avec lui du matériel de Saint-Sébastien et y envoyer des charpentiers de Dunkerque, ce qui occasionne de grandes dépenses. Il a également des difficultés pour embaucher des marins et des soldats pour la course et doit finalement les recruter au Guipúzcoa. Malgré tous ces problèmes, il réussit à faire construire et à armer quatre frégates, la plus grande de 18 canons et les autres de 14 et 16 pièces d'artillerie. En 1642, il demande le titre de capitaine de terre et mer pour ses capitaines et l'autorisation d'utiliser l'artillerie d'un navire « turc » coulé huit ans plus tôt sur les côtes de Galice. Les résultats de « l'escadre du Rosaire » sont décevants. Lors de sa première sortie, l'Amirale et la capitane doivent lutter contre huit gros navires d'Alger qui finissent par couler la première et brûler la seconde. Dans son dernier mémorial, Zàrraga avoue avoir perdu beaucoup d'argent avec l'escadre qu'il a armée en Galice.

Bien que le poste de surintendant de l'escadre du Nord lui soit refusé dans les années 1640, il officie en tant que contrôleur général et pourvoyeur de l'*Armada del Mar Océano* et aussi en tant que pourvoyeur de Flandre. En 1647, il est pourvoyeur de ces deux armadas en Guipúzcoa. Plus tard, il devient juge privatif et contrôleur du commerce et de la contrebande dans le royaume de Galice et la frontière portugaise. Pour les services rendus par Francisco, son frère avait obtenu une pension ecclésiastique de 200 d. En 1652, Francisco fait le bilan de sa carrière. Il établit qu'il a armé à son compte trente et un navires et frégates de guerre, sur lesquels s'étaient formés des gens aussi importants que l'Amiral Miguel de Horna, qui commanda l'escadre de Dunkerque. Il confie également que malgré l'octroi d'un habit de Saint-Jacques en 1633, il n'a pas eu les moyens de le revêtir ayant toujours donné la priorité aux intérêts royaux. De plus, deux pensions promises de 100 et 200 écus ne lui ont toujours pas été versées en 1652 et, pour son maintien, il ne dispose que de 40 écus sur le préside de Saint-Sébastien. Il demande donc à assister les levées de marins et préparatifs des armadas de Guipúzcoa et de Biscaye et à ce que son entretien passe à 70 écus par mois à la place de 40 écus. Ces deux requêtes sont rejetées avec comme ordre « de poser les yeux sur des choses réalistes ».

Jean-Philippe Priotti

☛ *Alger*, *Bayonne*, Beroiz, *Dunkerque*, *Saint-Sébastien*

Zheng famille (1620-1680)

Dans une période particulièrement troublée de l'histoire chinoise, entre les années 1620 et les années 1680, trois générations successives de Zheng créent en mer de Chine du Sud un petit empire, tant commercial que pirate, et finalement territorial, au travers de la prise de contrôle de la grande île de Taiwan.

Zheng Zhilong ou Cheng Chih-lung, (1604-1661)

Issu d'une famille de fonctionnaires du sud-est chinois, Zheng Zhilong étudie le commerce à Macao et y est baptisé sous le nom de Nicolas Gaspard Iquan. Il rejoint bientôt la flotte du pirate Li Dan, à qui il sert d'interprète auprès des Hollandais, nouveaux venus dans la région. Ceux-ci s'allient un moment avec les pirates afin de s'assurer l'avantage sur les Portugais dans la maîtrise du fructueux commerce avec le Japon.

Décidément homme des métissages en tous genres, Zheng épouse une Japonaise, Tagawa Matsu, dont il a un fils, Zheng Chenggong – ou Coxinga/Koxinga, pour les Portugais et les autres Européens. Entre-temps, à la mort de Li Dan, en 1623, il hérite de sa flotte. Il parvient en 1625 à mettre sur pied un « consortium » sans précédent de dix-huit grands pirates (le *Shibazhi*), qu'il préside. À la tête de quelque huit cents navires, son influence s'étend du Vietnam au Japon. Il peut ainsi défaire la flotte Ming mais, inquiété par les ambitions hollandaises, il se rallie à l'Empire en 1628 et en est récompensé d'un poste d'Amiral à Foochow (Fuzhou). Sa fortune est estimée à plus de 100 000 taels d'argent. Il bat les Hollandais en 1633 et tient les pirates subsistants en respect. Après le début de l'assaut mandchou contre la Chine (1644), il conserve le Fujian aux derniers Ming qui le récompensent de titres et de commandements prestigieux. Cela ne l'empêche pas de trahir leur cause perdue en 1646, livrant Fuzhou à la nouvelle dynastie étrangère des Qing. Les honneurs qu'il reçoit ne lui évitent pas l'exécution, en 1661, devant l'insoumission persistante de son fils et successeur.

Zheng Chenggong-ou Coxinga, Koxinga (1624, Hirado-1662)

Zheng Chenggong, passant avec succès en 1638 les premiers examens mandarinaux, intégrant l'université impériale de Nankin (Nanjing) et épousant la nièce d'un haut fonctionnaire, paraît destiné à une paisible carrière publique. La guerre civile en décide autrement : il ne suit pas son père dans la soumission à l'envahisseur et parvient, seize années durant, à empêcher sa mainmise totale sur les zones côtières du sud-est. En 1649, il contrôle sept provinces du sud du pays. Il remporte des succès et mène parfois des raids audacieux. Souvent basé à Amoy (Xiamen), il inflige en 1656 une lourde défaite à la flotte Qing. Il se sent alors capable de partir à l'assaut de Nankin, mais est repoussé en 1659. À la suite de cette attaque, les Mandchous contraignent des millions d'habitants à quitter la côte sur un espace de 18 km et à y ériger une multitude de forts. Ils s'attaquent par ailleurs au réseau commercial de ce chef, lequel se doit alors de trouver de nouvelles terres fertiles De plus, en 1661, le dernier « empereur » Ming, Yongli, est capturé et mis à mort. Zheng Chenggong rassemble alors ses forces (900 jonques, 25 000 hommes) en direction de Taiwan, sommairement contrôlée par les Hollandais depuis 1642. Leur principal fort, Zeelandia, tombe en février 1662 ; ses défenseurs peuvent regagner Batavia (Jakarta), à Java. Cependant, l'Amiral victorieux décède peu après.

Zheng Jing (1642-1682)

Son fils Zheng Jing se consacre surtout à la construction d'un royaume chinois indépendant centré sur Tainan, dans le sud de l'île. Ses relations orageuses avec les Qing conduisent à deux invasions du Fujian, sur le continent, en profitant de la révolte de dignitaires du sud chinois. Celle de 1676-1677 inquiète sérieusement les Mandchous qui imposent une quasi-clôture du commerce maritime et obligent les populations côtières à s'éloigner du rivage d'une quinzaine de kilomètres. Les Hollandais, alliés aux Qing au moins jusqu'en 1666, sont tenus en respect. Il n'empêche : l'amenuisement progressif des forces navales Zheng, l'affaissement du rêve de restauration impériale Ming et la consolidation des Qing placent le « royaume de Tungning » (ancien nom de Taiwan) toujours davantage sur la défensive. Peu à peu, les dernières positions sur le continent sont perdues, et avec elles une bonne part des liaisons commerciales. Dans ces conditions, la mort de Zheng Jing en 1682 marque le début de la fin. Le fils de Zheng 12 ans, Zheng Keshuang (1669-1707), ne peut empêcher une grande offensive Qing en 1683, forte de 600 jonques. À la bataille de Penghu (îles Pescadores, entre Taiwan et le continent), les 200 navires Zheng se défendent courageusement mais sont anéantis. Quelques jours plus tard, la cour de Tainan capitule et Taiwan est intégré comme marche de l'Empire.

On ne saurait trop insister sur la puissance de la thalassocratie Zheng, deux générations

durant. Elle sait en particulier faire de Taiwan la principale plaque tournante des échanges en mer de Chine : le tiers du trafic des jonques chinoises dans cette vaste région est *koxinder*, pour reprendre l'expression néerlandaise. Elle contrôle un temps l'essentiel du commerce extérieur du Japon (clos à ses propres ressortissants depuis 1643) : en 1677, 26 des 28 jonques faisant relâche à Nagasaki dépendent des Zheng. Elle est très bien placée sur les routes du Cambodge et du Vietnam – mais est exclue des Philippines espagnoles. Il est cependant difficile de la qualifier. D'origine clairement pirate, et utilisant fréquemment les méthodes de la guerre de course (essentiellement aux dépens des adversaires chinois du moment), elle s'insère précocement dans la « grande politique », continentale aussi bien qu'internationale, parvenant à y jouer un rôle non négligeable : dernier bastion de loyalisme anti-mandchou, conquête de Taiwan sur des Pays-Bas pourtant à leur apogée, constitution d'un État fonctionnel et d'une ébauche de dynastie… Qui plus est, le commerce Zheng est plusieurs décennies durant d'une ampleur comparable, voire supérieure, à celui des plus grandes puissances régionales : Philippines espagnoles, Japon, compagnie hollandaise des Indes orientales (*VOC*), Tonkin ; et pas très éloigné de celui de la Chine. On touche peut-être ici aux limites de la notion occidentale de piraterie appliquée à l'Asie. Les pirates et assimilés sont en tout cas là bien moins des marginaux que dans la sphère européenne.

Jean-Louis Margolin

☛ *Batavia, VOC*

Zubiaur Pedro (1532 ou 1540, Cenarruza Puebla de Bolívar-1605)

Pedro Zubiaur est originaire de Biscaye et d'une famille d'armateurs, de forte tradition maritime, qui disposait de bonnes ressources économiques. Ses aventures en mer au service de Philippe II commencent en 1568, année au cours de laquelle il effectue notamment un voyage en Flandre sur ordre du Roi avec deux zabres chargées d'argent pour le duc d'Albe. Mais peu après sa sortie de Bilbao, Zubiaur rencontre une flotte de quarante navires de La Rochelle à laquelle il réussit à échapper pour arriver sans encombre en Angleterre. Tandis que, craignant la course rochelaise, l'ambassadeur espagnol à la cour anglaise le dissuade de reprendre la mer pour se rendre auprès du duc d'Albe, la reine décrète l'embargo sur les embarcations espagnoles et portugaises se trouvant dans ses ports ; cette décision s'explique par le fait que le duc d'Albe avait fait, un peu plus tôt, capturer les marchands anglais qui se trouvaient en Flandre. En Angleterre, la mesure affecte 188 navires et 500 hommes sont faits prisonniers. Zubiaur reste en prison durant une année jusqu'à ce qu'il réussisse à racheter sa liberté ainsi que celle de nombreux autres Espagnols. Après avoir récupéré ses navires, il voyage en Flandre où il reste au service du duc d'Albe.

Quatre ans plus tard, sans que la guerre soit officiellement déclarée entre l'Espagne et l'Angleterre, Drake dérobe au Panama l'argent du Pérou avec la complicité de Noirs rebelles. Le roi castillan et la *Casa de Contratación* de Séville entendent exiger réparation et chargent Zubiaur de se rendre à Londres où il doit bénéficier de l'appui du nouvel ambassadeur, Bernardino de Mendoza. Mais ils n'obtiennent rien. En 1580, lorsque le marquis de Santa Cruz (ou Bazán) reçoit l'ordre de soutenir la conquête du Portugal, il réunit une flotte de quatre-vingt-sept galères et de trente navires de particuliers, dont un est propriété de Zubiaur. Ce même navire est réquisitionné en 1581 pour participer, avec treize autres, à la journée qui avait pour objectif la fortification et le peuplement du détroit de Magellan. Curieusement, ce navire porte le nom de son propriétaire *Pedro de Çubiaurre* ; il est aussi celui de plus fort tonnage (860 tx) derrière la capitane. Mais la tempête oblige la flotte à se disperser et à retourner vers l'Espagne.

Dans ces années-là, Zubiaur doit faire face à de lourdes pertes. À hauteur des Açores, tandis qu'un de ses navires, au service du Roi et venant

de Santo Domingo – chargé de sucre, d'or, d'argent et de perles, de gingembre et de cuirs -, commence à faire de l'eau, le pilote décide d'accoster à Terceira où le gouverneur de l'île décide de s'en saisir. Zubiaur y perd son navire, son artillerie et 25 000 d qu'il avait investis en marchandises, montant de tous les bénéfices accumulés jusqu'alors au service du Roi. Le corsaire fait feu de tout bois et n'hésite pas à investir dans le commerce même si un marchand plus averti aurait sans doute réparti les risques sur plusieurs navires et destinations. En 1581, le Roi l'envoie de nouveau en Angleterre pour réamorcer les négociations commencées quelques années plus tôt au sujet des dommages causés par Drake. À cette occasion, il obtient une offre de 400 000 d., repoussée, car ce qui avait été dérobé dépassait les 2 millions de ducats. Et la reine demande de nouveau l'emprisonnement de Zubiaur lorsqu'elle apprend les stratagèmes menés à la cour d'Angleterre et les projets mis sur pied pour mater les rebelles hollandais.

En effet, Zubiaur achète deux navires à ses frais, dépense 14 000 d dans le but de s'emparer de Flessingue, repaire de pirates et de corsaires. À travers l'ambassadeur espagnol à Londres, il entre en contact avec Farnèse et, à Madrid, il suit étroitement les ordres de Juan de Idiáquez qui en avait élaboré le plan. Par ailleurs, Philippe II l'utilise pour transporter les courriers entre Londres et Madrid. Il écope finalement de cinq années de prison, réparties entre Angleterre et la Hollande. En 1588, il est aux côtés du duc de Parme qui le gardait avec lui pour faire passer les troupes des Pays-Bas en Angleterre sous la protection de l'*Invincible armada*. L'année suivante, Farnèse l'envoie en Espagne où Philippe II lui donne la responsabilité de toutes les flûtes de l'armada, avec 80 écus de salaire par mois.

En 1590, avec trois flûtes et une hourque, il se rend en Angleterre pour négocier la libération de nombreux captifs espagnols. Vers cette époque, Pedro de Zubiaur réunit une escadre de flûtes nordiques et de petits galions qui va constituer l'embryon d'une flotte océane permanente avec pour bases Lisbonne et Cadix. Philippe II lui donne le titre de « chef de l'escadre des flûtes », embarcations réservées au transport et à l'escorte des convois qu'il est amené à utiliser à maintes reprises, en situation d'infériorité numérique, pour repousser l'ennemi, étant reconnu pour ses actes de bravoure. Les flûtes de Zubiaur sont d'un petit tonnage, environ 100 tx, la dotation en hommes variant de 35 à 45 hommes à bord. Excellentes pour le transport et la course, Zubiaur livre, à la tête de trois d'entre elles, face à Bayonne, un combat contre quatorze navires hollandais. Il en capture sept qu'il conduit au Ferrol. Toujours en 1590, il transporte des armes et des munitions en Flandre. L'année suivante, il tombe malade et confie à Martín de Bertendona les 40 *bajeles* et les 4 000 soldats qu'il était sur le point de conduire en Flandre. Avec ces flûtes, Zubiaur participe par la suite au soutien logistique de la Ligue catholique en Bretagne, transportant des fonds, des forces armées et du matériel, comme la chaux nécessaire aux fortifications de Blavet et de Brest.

En même temps, il sème le trouble dans le canal de la Manche jusqu'aux côtes anglaises, ce qui prouve qu'après l'Invincible le roi d'Espagne réussit à maintenir une présence efficace d'unités navales dans l'Atlantique. Pendant cette période, les prises de Zubiaur sont nombreuses et ses pertes très limitées. En novembre 1592, il livre combat avec 40 bateaux marchands anglais et réussit à brûler la capitane et à capturer trois navires avant d'échapper à six navires de guerre qui venaient à la rescousse. Mais son combat le plus spectaculaire est celui d'avril 1593, dans les eaux bretonnes, lorsqu'il appuie les catholiques qui viennent de s'emparer de la place de Blaye. En arrivant au port, six navires anglais essayent de le bloquer. Sans hésiter, il décide de leur faire face bien qu'il s'agisse de bateaux de guerre supérieurs aux siens et il aborde la capitane, la coule et incendie l'Amirale avec tout son équipage. Non sans une pointe d'orgueil, il écrit à Philippe II au sujet des drapeaux de la capitane : « las [se trata de las banderas] gané peleando hasta meter a fondo, mano a mano, solo con mi navichuelo » (« je les ai

gagnés en me battant jusqu'au bout [pied à pied] avec une simple manivelle contre le capitaine »).

En 1596, il reçoit le commandement de six galions et quatre *galizabras* armées à Pasajes pour les conduire à Lisbonne avec du matériel de guerre et d'avitaillement. C'était la démonstration de la réputation gagnée puisqu'on lui confiait des navires de tonnage élevé. Et il allait quitter les eaux du nord-ouest européen pour celles du Ferrol, de Lisbonne et Cadix, ports à partir desquels il partirait « correr la costa » pour garantir la sécurité maritime devant les forces corsaires ou prendre la tête d'escadres organisées pour le transport d'hommes et de ravitaillement. En fait, la configuration de l'escadre s'adaptait aux nécessités du moment et l'on n'assignait pas en conséquence, de façon spécifique, les mêmes bateaux aux mêmes commandants. À partir de cette époque, son activité s'étend en principe du détroit de Gibraltar aux Açores, où il fait beaucoup de prises, particulièrement lors d'un affrontement avec une escadre hollandaise au cours de laquelle il prend cinq navires avec un riche chargement qu'il conduit postérieurement à Cadix.

En 1598, Philippe III lui donne commission, ainsi qu'à Diego Brochero, pour sortir en mer, de prendre les navires rebelles et envoyer tous les prisonniers hollandais aux galères. Au début du XVIIe siècle, Zubiaur est impliqué dans un procès disciplinaire pour ses agissements, lors de l'échec de l'expédition de Kinsale de 1601-1602, dus en partie à une incompatibilité de vues avec Diego Brochero, qui remontait aux opérations en Bretagne au cours desquelles Zubiaur était favorable à une stratégie de course là où Brochero voulait utiliser les navires comme plateforme pour débarquer des troupes. Un peu plus tard, en 1603, on retrouve Zubiaur à Valladolid, où réside la Cour, engagé dans le projet de la construction d'une machine à élever les eaux du fleuve Pisuerga et faciliter ainsi l'irrigation. C'est un aspect curieux de la personnalité de Zubiaur qui fait état d'une sensibilité particulière pour un homme de guerre ayant passé la majeure partie de sa vie sur un bateau ou en prison. Précisément, lors de son séjour en prison en Angleterre, il avait eu l'occasion de voir fonctionner une machine similaire sur la Tamise, construite par un Allemand, et Zubiaur avait mémorisé ses différents rouages et même élaboré des maquettes qu'il avait soumises à la considération de Philippe II. Toutefois, il faut attendre le règne de Philippe III pour que le projet soit réalisé. À Valladolid, la ville et le Roi règlent par moitié le loyer de Zubiaur, mais le corsaire paye plus de 6 000 d. pour réaliser cette machine destinée à arroser les jardins du duc de Lerma.

En 1605, il est finalement absous de trois des quatre charges qui pèsent sur lui après Kinsale. La même année, il conduit huit gros vaisseaux, deux frégates avec un *tercio* de 2 400 soldats à leur bord, de Lisbonne à Dunkerque et doit se réfugier à Douvres après s'être battu contre l'Amiral Hatwain et dix-huit de ses navires, sans que l'on sache s'il est blessé au cours de la bataille – une blessure grave étant à écarter – puisque sa mort survient plusieurs semaines plus tard. Dans son testament, il affirme laisser une fortune de 20 000 d. (sans compter les 5 000 d. qu'on lui devait de salaires, les 140 000 dus en vertu de l'indemnisation de navires lui appartenant perdus au service du Roi et les 6 000 d. dépensés pour la machine à élever les eaux de Valladolid). Pour les services effectués, le Roi octroie finalement 450 d. de rente à ses héritiers et le remboursement du tiers de la machine à eau (2 000 d). Sa femme, beaucoup plus jeune que lui – et de laquelle il eut trois filles –, María Ruiz de Zurco, appartenait à une illustre famille de Rentería. Bien que ses trois filles soient ses héritières légitimes, il a eu aussi des enfants issus de relations avant mariage : une certaine Catalina qui était employée chez Juan, le frère de Pedro de Zubiaur, et Pedro, élevé par son épouse avec leurs filles légitimes.

Jean-Philippe Priotti

☛ *Bayonne*, Bazán, Bertendona, *Bilbao*, *Brest*, Brochero, *Cadix*, Drake, *Dunkerque*, Idiáquez, *La Rochelle*, *Lisbonne*, *Londres*, *Flessingue*, *Séville*

Glossaire

Abordage : prise d'assaut d'un navire suivie d'un combat sur le pont entre équipages.
Agrès : voiles, cordages et tout ce qui est nécessaire pour la manœuvre d'un navire.
Aiguade, faire aiguade : eau douce ; s'approvisionner en eau douce ; lieu où on peut faire cette provision.
Almirante : vaisseau pavillon espagnol portant l'étendard du capitaine général ou Amiral.
Amateloter (**s'**) : s'associer avec une autre personne.
Amariner : envoyer un équipage prendre possession d'un navire pris.
Armada (l'Invincible) : armada (flotte en espagnol) est employé en référence à l'imposante flotte (environ 130 bâtiments et 30 000 hommes) mobilisée par le roi d'Espagne Philippe II et lancée, en 1588, à l'assaut de l'Angleterre afin de briser la menace que faisait peser celle-ci sur la route maritime de l'Amérique et de mettre fin au soutien apporté par les Anglais aux révoltés protestants des Pays-Bas espagnols. L'expédition, commandée par le duc de Medina Sidonia, tourne au désastre (tempête, ravitaillement déficient, médiocres compétences du responsable, attaques anglaises et néerlandaises).
Armement mixte : prêt par l'État d'un vaisseau à des armateurs particuliers ou des compagnies de commerce, souvent pour faire la course. Sous Louis XIV, les conditions de prêt des vaisseaux font l'objet d'une législation importante.
Amener : descendre le pavillon ou les voiles en signe de reddition.
Arraisonner : héler un bâtiment, interroger le capitaine pour connaître sa nationalité, sa provenance, sa destination, son chargement et autres sujets analogues.
Atterrage, atterrissage : action de s'approcher du rivage, de la terre.
Avances : sommes versées aux membres de l'équipage d'un navire corsaire avant le départ et déduite au retour de la part revenant à l'équipage.
Balancelle : embarcation employée surtout en Méditerranée, pointue aux deux extrémités, avec voile latine sur un mât et une vingtaine d'avirons.
Baraterie ou **baratterie** : le fait pour un capitaine de changer la destination de son navire ou de déguiser la nature de sa cargaison ou de simuler un naufrage, afin de tromper la confiance de ses armateurs et assureurs ou du Roi lorsque celui-ci en est le propriétaire : il s'agit alors d'un acte de piraterie aggravé.
Bélandre, bélandrier : bâtiment du nord de l'Europe, à fond plat, un mât et voilure carrée.
Biscayen : originaire de la Biscaye (Pays basque ; nord-est de la péninsule Ibérique)
Bisquine : bateau de pêche à grande voilure des côtes de la Manche, servant souvent de chasse-marée.

Bombarde : bâtiment ayant jusqu'à trois mâts, portant voiles carrées et quelquefois latines sur le mât d'artimon ; parfois muni de mortiers et de canons.
Bonne prise : prise conforme aux règles en vigueur et validée par un tribunal de commerce ou par le Conseil des prises à partir de 1800.
Bordée : décharge simultanée des canons d'un des deux bords du navire.
Boucaut : futaille pour marchandises sèches (sucre, café).
Boulets ramés : boulets reliés par une barre ou chaînette destinés à briser les manœuvres et à déchirer la voilure.
Brick, bric, brig : voilier rapide de deux à trois mâts avec gréement carré important allant au commerce et à la guerre.
Brigantin : aux XVII et XVIII[e] siècles, bâtiment à deux mâts avec voiles carrées, d'une portée de 200 tonneaux environ ; la grand voile aurique ou à corne est aussi dite brigantine.
Brûlot : bâtiment rempli de matières explosives et inflammables lancé en direction d'un navire à détruire, par un équipage qui abandonne la chaloupe avant l'explosion (ou sans équipage mais avec gouvernail bloqué et voiles réglées).
Cabestan : treuil placé sur le pont destiné à remonter l'ancre et à amarrer le navire.
Cabotage : toute navigation qui n'est pas trans-océanique.
Calmes : espaces dépourvus de vent entraînant l'immobilisation des navires.
Cape (mettre à la) : ne conserver dehors que très peu de voiles (par mauvais temps)
Capitaine de prise : officier destiné à prendre le commandement d'une prise et de la conduire au port.
Capitana : vaisseau pavillon espagnol portant la marque du commandant du corps d'armée ou de la division navale.
Capre : en mer du Nord marin qui s'engage à la course sans solde en dehors des prises effectuées. Synonyme également du bâtiment corsaire.
Caprerie : course en mer du Nord et Manche.
Caramusal, caramousal : bâtiment de commerce turc avec deux ou trois mâts et à la poupe assez relevée.
Caraque : gros navire de charge portugais de haut bord.
Caravane maritime : forme de cabotage en Méditerranée, les bâtiments allant au gré des affrètements, « à l'aventure » ou « à la cueillette ».
Carène : partie immergée de la coque d'un navire.
Caréner, carénage : nettoyer, réparer la carène d'un navire.
Carguer : relever une voile au-dessous de sa vergue au moyen de cordages, appelés cargues, pour la soustraire à l'action du vent.
Caronade : bouche à feu plus légère et plus courte qu'un canon à calibre égal tirant de faibles charges, et fixée au bord. Moins précise et de moindre portée, elle nécessite moins de servants et permet une cadence de tir plus rapide. Ce système apparaît durant la Révolution. Les premières caronades sont fondues sur les bords de la rivière écossaise Carron.
Charte-partie : police ou acte de chargement ou d'affrètement d'un navire de commerce

dont une partie revient au capitaine, l'autre à l'armateur ou l'affrèteur. Le terme s'utilise également pour la course puisque la charte-partie concerne le navire et son équipement.

Chasser : poursuivre ou courser un navire ennemi.

Chasse-marée : bateau des côtes bretonnes utilisé pour le cabotage ou la pêche ; chargé de transporter le poisson frais.

Chasse-partie : convention entre flibustiers ou forbans stipulant notamment les conditions du partage du butin.

Chebec, chebek, chabek : bâtiment méditerranéen aux origines arabo-hispaniques qui sert pour le commerce et surtout pour la guerre de course ; il présente des similitudes avec les galères, étant long, bas sur l'eau, avec fine coque et avirons de gouverne ; gréement latin sur trois mâts inclinés et double au XVIIIe s. (latin par beau temps, carré par mauvais)

Chirurgien de bord : officier de santé, médecin, « opérateur » ou barbero, qui appartenait en général aux ports dans lesquels se faisait l'armement ; présence très inégale sur les navires.

Cog, cogghe ou kogge : navire de commerce allant à voiles, proche des nefs, en usage en mer du Nord et mer Baltique au XIIe-XVe siècle, bordé à clins et ne portant qu'un seul mât.

Commerce au bout de la pique : échanges effectués de force, par les armes.

Commerce d'Inde en Inde : forme de cabotage dans l'océan Indien.

Commission : tout comme commissaire, désigne un acte portant sur une zone ou une période limitée.

Commission en guerre et marchandise : autorisation donnée par l'État à un navire marchand pour faire une prise si l'occasion se présente sans être considéré comme pirate en cas de capture

Commission en guerre : voir lettre de marque.

Conseil des prises : conseil de l'amirauté de France chargé de valider les procédures de prises et de déclarer leur validité.

Conserve : lorsque deux bâtiments naviguent ensemble, l'un est la conserve de l'autre.

Consignataire : personne qui représente les intérêts d'un armateur dans son port de résidence ou proche, moyennant une commission de l'ordre de 2 % de la valeur des affaires traitées.

Corvette : bâtiment de guerre à trois mâts, légers et au gréement important, d'une portée de 200 tonneaux environ.

Cotre, cutter : petit bâtiment de forme effilée, léger, rapide, avec un mât vertical portant une voile importante et un beaupré, allant au commerce, à la pêche.

Croiser sur : effectuer une croisière dans une zone limitée.

Croisière : navigation pendant un temps prescrit dans un secteur déterminé afin d'assurer la surveillance de l'espace maritime.

Couler bas d'eau : se dit d'un navire qui, à la suite d'un événement quelconque, s'enfonce et s'abaisse sous l'eau

Débouquer : traverser un passage, un détroit (Gibraltar) un canal entre des îles ou **débouquement**, pour gagner le large.

Découverte : bâtiment léger placé en avant ou sur les flancs d'une escadre, en éclaireur.

Dégradé : déserteur.
Dérader, déradage : quitter rapidement une rade (de gré ou de force).
Dey : titre donné au chef du corps d'armée des janissaires (l'odjak) à Alger, voire Tunis.
Dogre : petit bâtiment ponté, muni de deux mâts gréés de voiles carrées, faisant ordinairement la pêche en mer du Nord et dans la Manche.
Donner à la côte : voir mettre à la côte.
Donostiarra : originaire de San Sebastiàn
Droit de représailles : permission donnée à un armateur victime d'un navire ennemi pour se retourner contre un armateur ou négociant de la nationalité de ce navire afin de s'indemniser du dommage subi.
Droiture (voyage en) ou voyage réglé : voyage direct, sans escale.
Drossé : se dit d'un bâtiment entraîné par le vent ou les courants dans une direction contraire à sa route.
Écoutille : ouverture pratiquée dans le pont d'un navire pour accéder aux parties inférieures.
Embosser (s') : présenter le travers d'un bâtiment dans un mouillage pour attaquer un fort ou se défendre de vaisseaux au large.
En grand'garde : terme emprunté à l'Armée de Terre, signifiant envoyé en avant, en reconnaissance.
Encalminé : se dit d'un navire pris dans des calmes (absence de vents).
En rade de : se mettre à l'abri d'un bassin naturel ou artificiel (rade fermée ou rade foraine)
Espingole : gros fusil à canon court et à bouche évasée.
Esquinazas : navires de charge en Méditerranée au XVe-XVIe siècle.
Forban : Hors-la-loi des mers, homme en rupture de ban.
Frères de la côte : nom que se seraient donnés, selon Exquemelin, les flibustiers en référence à la côte de Saint-Domingue et à la solidarité qui les unissait lors des expéditions.
Felouque : petit bâtiment méditerranéen avec deux mâts inclinés sur l'avant, à gréement latin et équipé d'avirons ; utilisé pour la guerre au XVe siècle, puis au XVIIe siècle au commerce et à la surveillance des littoraux.
Flibot : bâtiment de commerce apparaissant au XVIIe siècle, à deux mâts, fond plat, carène renflée, haut sur l'eau.
Flûte : navire de transport hollandais, trois mâts avec voiles carrées. Rond, gros poteur, il est toutefois aisé à manœuvrer, économe en équipage, robuste et relativement bien armé. Par extension, « armer en flûte » signifie pour une frégate ou un vaisseau qu'on privilégie le transport de marchandises en réduisant l'artillerie embarquée (corvette de charge).
Frégate : bâtiment à trois mâts utilisé surtout pour la guerre, très rapide, muni de plusieurs bouches à feu.
Fuste : bâtiment long, bas sur l'eau, allant à la voile et à l'aviron.
Futaille : tonnellerie.
Gabarre : navire auxiliaire en usage dans les ports ; embarcation de transport utilisée sur les fleuves.

Gabier : marin chargé de la manœuvre de la voilure, de la surveillance et de l'entretien à la tête des mâts.
Gaillards : ponts surélevés à l'avant et à l'arrière d'un navire.
Galéasse : grand bâtiment à rames et à voiles (voiles latines sur trois mâts), proche de la galère, utilisé en Méditerranée (Venise) comme navire de combat avec artillerie.
Galion : petit voilier de guerre, puis, à partir du XVIe siècle, grand bâtiment de commerce à trois mâts servant au commerce et à la guerre.
Galiote : petite galère rapide utilisée pour la guerre de course en Méditerranée ; nom également de navire de charge hollandais (grand mât à voile carrée, mât d'artimon avec voile latine) pratiquant la pêche ou le cabotage.
Gourabe ou **gourable** : barque armée au commerce en Inde gréée comme le ketch, l'avant bas et pointu, l'arrière élevé et massif. Un (ou une) gourabe peut être armé(e) en guerre.
Gréement ou **grément** : ensemble des cordages, manœuvres, poulies, et autres objets servant à la tenue de la mâture, des vergues et des voiles d'un navire.
Grenetier : officier chargé des greniers du Roi (grains, sel)
Grenezais : nom donné, sur les côtes atlantiques, aux corsaires des îles anglo-normandes.
Gueux des mers : surnom donné par le cardinal Antoine de Granvelle, gouverneur des Pays-Bas, aux corso-pirates néerlandais dans leur lutte contre l'Espagne à la fin des années 1560.
Guidon du commodore : étendard placé en tête du grand mât du vaisseau du capitaine commissionné ou commodore qui commande les bâtiments d'une division de navires.
HMS : *her majesty's ship* ou *his majesty's ship* ; utilisé dans la *Royal Navy* pour les bâtiments de la marine anglaise.
Habitant : propriétaire d'une plantation.
Hauturier : relatif à la haute mer.
Holk : gros bâtiments à fort tirant d'eau, plus maniables que les cogs (koggen) utilisés par les pirates de la Baltique ou *Vitalienbrüder* aux XIVe et XVe siècles.
Hourque : bâtiment utilisé pour le transport par les Hollandais, ayant par conséquent une coque très renflée et portant deux mâts. La qualité nautique et la construction en font un mauvais marcheur.
Indiaman : nom donné aux vaisseaux des compagnies des Indes, susceptibles d'être reconvertis en vaisseaux de guerre mais ayant une coque plus renflée à l'avant et à l'arrière avec un tirant d'eau plus faible pour passer le détroit de la Sonde ou remonter le Gange.
Interlope : contrebande, fraude ; par extension le navire qui se livre à un commerce illicite.
Intéressé ou participes : porteur de capitaux impliqué dans le financement de l'armement.
Jauger (une prise) : prendre la mesure de la valeur d'une prise.
Koggen : voir cog.
Last : unité de charge en usage en Europe du Nord et Nord-Ouest valant environ 2 tonneaux.
Lège : à vide, qui ne porte que son lest.
Lettre de marque ou commission en guerre : lettre délivrée par un représentant de l'État à un navire marchand autorisé à faire la guerre (et qui le distingue du pirate) devenant un auxiliaire de l'État ; seuls les navires qui en possèdent sont dits corsaires. En Angleterre,

l'armateur peut acheter une lettre de marque (letter of mark) et doit préciser la nation visée (une lettre à acquérir par nation) sans préciser si son navire est corsaire ou « en guerre et marchandise ».

Lieue : la lieue marine est une ancienne mesure de longueur qui représente trois milles nautiques soit environ 5 555 mètres.

Lieutenant à la part : officier de vaisseau rémunéré à la part dans les prises et non à salaire.

Lin, linh : terme qui désigne plusieurs types de bâtiments en usage en Méditerranée au XIIIe-XVe siècle ; navire rond à voiles et à rames, de portée moyenne.

Lougre : petit bâtiment de guerre utilisé pour la course, fin à l'arrière et renflé à l'avant, portant, à l'instar du chasse-marée plus petit, un grand mât, un mât de misaine et un tapecul. Utilisé par les Français puis les Anglais à la fin du XVIIIe siècle.

Main levée : le fait, pour le conseil des prises, de déclarer une prise non valide obligeant l'armateur corsaire à un dédommagement avec intérêts.

Maistrance : aujourd'hui corps des officiers mariniers, la maistrance désigne l'encadrement spécialisé des matelots sous les ordres des officiers. Au sein des équipages corsaires, certains membres de ce corps peuvent être intégrés à l'état-major du bâtiment.

Manœuvre : cordage faisant partie du gréement**.**

Marnage : différence de hauteur entre deux marées successives, haute et basse.

Mâture : ensemble des mâts d'un navire lorsqu'ils sont en place.

Merrain : planche de châtaignier ou de chêne utilisée surtout dans la tonnellerie ou futaille.

Mettre à la côte ou donner à la côte : diriger un navire poursuivi vers le rivage pour l'échouer volontairement sur la côte afin d'échapper à la capture.

Mettre à la voile en direction de : orienter le navire pour le diriger dans la direction souhaitée.

Mettre en panne : immobiliser le navire en le laissant néanmoins sous voiles ; on agit sur l'orientation des voiles de façon à contrarier leurs effets et neutraliser l'action propulsive du vent.

Mettre sous voiles : quitter le port ou la rade et faire voile pour la destination voulue.

Middle passage : expression à traduire par traversée intermédiaire dans le cadre d'un voyage circuiteux négrier, à savoir le passage entre l'Afrique et l'Amérique.

Mille marin : un tiers d'une lieue marine soit environ 1 851 mètres.

Mise-hors : ensemble des dépenses destinées à mettre un navire en état de naviguer (achat du bâtiment, des vivres, avances aux marins, parfois achat de la cargaison).

Monter un bateau : assembler, réunir les différentes pièces composant un navire.

Muraille : côté d'un navire depuis sa flottaison jusqu'en haut de la coque.

Nau, nave, navis : terme qui désigne en Méditerranée au XIIIe-XVe siècle des navires ronds à voiles et à rames de moyenne portée, construits à franc-bord.

Naval stores : marchandises destinées à la construction navale (bois, textiles, brai…).

Naviguer à la côte de Malabar : aller le long du littoral de la région de Malabar (Inde).

Nef : nom donné, jusqu'au XVIe siècle, aux navires gros porteurs, pouvant porter deux ou plusieurs mâts avec voiles latines. Robuste, mais assez lent et peu manœuvrant.

Nolis, noliser, nolisement : fret, affréter ou louer, affrètement (en Méditerranée).

Packed-boat : navire affecté, au XVIIe siècle, à la transmission du courrier – dit « paquet » dans la marine royale – entre Douvres et Calais. Le service des paquebots ou malles-postes est un instrument de diffusion des dépêches militaires.

Parlementaire : navire qui transporte des prisonniers pouvant éventuellement être échangés contre ceux de l'ennemi.

Partage à la masse : le fait de mettre le butin en évidence au pied du grand mât pour effectuer en transparence le partage de celui-ci selon les clauses stipulées dans la charte-partie.

Patache : petit bâtiment de guerre d'accompagnement ou bâtiment de service utilisé pour la surveillance par les douanes (fermes) et dans les arsenaux.

Perrier ou pierrier : petit canon en usage de la marine.

Pinasse : embarcation qui apparaît au XVe siècle, longue, légère à fond plat avec voile triangulaire et avirons (construit souvent en pin).

Pinque, pink, pincou : bâtiment marchand méditerranéen équipé de deux ou trois mâts, gréé avec des voiles latines, d'une portée de 200 à 300 tonneaux.

Pluntrage : « petit pillage » autorisé lors de la capture d'un navire ennemi. En général les marchandises se trouvant dans l'entrepont et « les hardes et les effets » de l'équipage capturé.

Polacre : navire méditerranéen équipé de deux ou trois mâts et gréé avec des voiles carrées ou auriques, d'une portée de 200 à 250 tonneaux.

Prame : elle apparaît sous Napoléon, grand et fort bâtiment à fond plat pouvant embarquer une artillerie importante susceptible d'en faire une forteresse flottante, mais aussi une cinquantaine de chevaux et des troupes de débarquement.

Prao, prahu : bateau malais de 20 à 30 mètres doté en général deux gouvernails latéraux et de deux mâts à voiles quadrangulaires.

Quaiche, caiche, ketch : navire de commerce en usage en Europe du Nord-Ouest avec un grand mât et un mât d'artimon, grée de voiles carrées.

Quirat, kirat, carat : unité d'évaluation ou part de propriété d'un navire ; l'ensemble de la propriété étant en général de 24 quirats ou carats.

Quirataire : propriétaire de part(s) d'un navire.

Radoub : opération destinée à la réparation et à l'entretien de la coque d'un navire.

Rasé : utilisé dans le sens de « rasé comme un ponton », signifie que le navire a perdu tous ses mâts. Mais un « vaisseau rasé » ou *cut down ship* est un vaisseau à deux ponts duquel on a rasé la batterie supérieure pour alléger ses superstructures. Un mauvais vaisseau aboutit ainsi souvent à une excellente frégate très rapide.

Recousse (droit de) : en cas de reprise d'un navire capturé par l'ennemi, l'armateur verse au « libérateur » un montant équivalent au tiers estimé du navire et de son chargement. Même chose pour une prise « libérée » et reprise par un second corsaire, le premier capteur ne conserve que les deux tiers de la valeur de la prise et de ses marchandises.

Regidor : membre du *cabildo* ou conseil municipal, c'est-à-dire conseiller ou échevin.

Rendre le bord : lorsque le vaisseau est désarmé, l'équipage débarque et le navire est remis aux mains des services du port. Rendre le bord signifie aussi aller au mouillage.

Reprise : navire capturé par un corsaire et récupéré par la suite par un bâtiment de son pays.

Rôle d'équipage : liste nominative des membres d'un équipage.

Saète, sajète, sagitia, sayte : bâtiment méditerranéen (XIVe- XVIe s.) à rames, petit, léger et rapide, proche de la galère sur le plan de la conception ; utilisé pour la surveillance et la piraterie.

Saïque : bâtiment du Levant très enhuché (haut sur l'eau) avec deux mâts (grand mât et mât d'artimon) gréé avec voiles latines.

Sabord : ouverture dans la coque du navire permettant le tir du canon.

Saluer un navire : envoyer un signe à un navire pour lui rendre les honneurs (pavillon ou voiles baissés, sifflet ou, le plus souvent coup de canon dit de salut) en attendant que le navire rende le salut. Le tout est de savoir qui salue en premier.

Schniggen : petits bateaux rapides et maniables utilisés par les pirates de la Baltique ou *Vitalienbrüder* aux XIVe et XVe siècles.

Sea dogs ou « chiens des mers » : corso-pirates anglais sous le règne d'Elisabeth Ière.

Semonce : coup de canon destiné à obliger un navire poursuivi à se rendre.

Senau, senaut, senault, snow, **snauw** : bâtiment de commerce proche du brick, à deux mâts, avec en arrière du grand mât un bas mât ou mâtereau ou mât de senau pour faciliter la manœuvre des volies (carrées), d'une portée de 200 à 250 tonneaux.

Sloop : navire utilisé pour le cabotage portant un mât vertical avec hunier et grand voile, une voile trapézoïde ou brigante. Les Anglais nomment *sloops of war* l'ensemble de leurs petits bâtiments armés en guerre (corvettes, brigs et goélettes).

Smack, **semaque** ou **semale** : sorte de grand sloop, particulièrement courant sur les côtes écossaises.

***Smogler*, *smoggler, smuggler, smogleur*:** faire la contrebande (surtout en Manche et mer du Nord) ; par extension : petit bâtiment utilisé par les contrebandiers et nom donné à ceux-ci.

Snow : voir senau.

Tarette : caboteur catalan.

Tartane : petit bâtiment méditerranéen « à tout faire », apprécié pour sa manœuvrabilité et sa célérité, équipé de un ou deux mâts qui porte une antenne à laquelle est attachée une voile latine ou « à tiers points » (triangulaire) d'une portée de 60 à 120 tonneaux environ.

Terre-neuvier, terre-neuva, terre-neuvain : navire destiné à la pêche à la morue à Terre-Neuve ; par extension c'est le marin qui fait cette pêche.

Terrir (une prise) : expédier une prise dans un port ami le plus propre à la recevoir.

Terrissage : lieu où l'on touche terre et où sont rapportées les prises.

Traversier : un bateau traversier est destiné à aller d'un point à un autre et de revenir à la voile, par exemple aller d'une rive à l'autre d'un fleuve.

Vergue : pièce de bois placée en travers des mâts pour recevoir les voiles.

Yacht, **jacht** ou **jagts** : petit vaisseau hollandais de 80 à 100 tonneaux, parfois plus petit.

Yole : canot léger et effilé destiné à aller à la rame plus qu'à la voile.

Zabre, **zabra** ou **zavra** : navire naviguant en Méditerranée et dans les mers du Moyen-Orient mais aussi sur la façade atlantique de la péninsule Ibérique. Au sein de l'*Invincible armada*, se trouvaient deux zabres de 160 tonneaux et portant chacune 14 canons.

Repères chronologiques relatifs à la course et à la piraterie

1326 : Mort d'Édouard II « le roi de la mer », début d'une grande période d'insécurité en Manche qui atteint son paroxysme à la fin du siècle. Les *Cinque Ports* et d'autres villes du sud de l'Angleterre ont recours à la piraterie.
1393-1394 : Apogée de l'action des *Vitalienbrüder* en Baltique, prise de Bergen et de Gotland.
1400-1402 : Exécution des principaux chefs des *Vitalienbrüder* à Hambourg.
1411-1414 : Commissions d'enquête entre l'Angleterre et la Bretagne sur les prises.
1413 : Début du règne réparateur de Henri V qui met en place des règles sévères pour lutter contre la piraterie.
1433 : Dernières expéditions de police contre les *Vitalienbrüder* en Frise.
1446 : Accords franco-hanséatiques sur les prises et les lettres de représailles.
1456-1471 : Warwick, le « faiseur de rois », utilise Calais comme base de piraterie.
1494 : Traité de Tordesillas. Le partage du monde entre les couronnes d'Espagne et de Portugal génère la mise en place des « lignes des amitiés ».
1497 : Convention franco-anglaise sur le droit des prises.
1502 ou 1503 : Les frères Arudj et Khizr Kheir-ed-Din (Barberousse) à Djerba.
1504 : Séjour de Paulmier de Gonneville au Brésil. Les Barberousse capturent deux galères pontificales.
1516 : Expédition de Jacques Christovam pour détruire les établissements français au Brésil (nouvelle expédition en 1526).
1521 : Khizr Kheir ed-Din Barberousse prend Constantine.
1522 : Début de la Cinquième guerre d'Italie (1522-1529). Première prise de Santo Domingo par Jean Fleury.
1523 : Jean Fleury, commandant *La Salamandre*, capture trois caravelles lourdement chargées (trésor aztèque) au large des Canaries.
1527 : Voyage des frères Verrazano au Brésil, la course permet de compenser les frais d'armement. Il en va de même pour l'ultime expédition de 1529.
1528 : Trois navires de Saint-Pol de Léon sont capturés en revenant du Brésil, les équipages massacrés. Andrea Doria abandonne François Ier pour Charles-Quint.
1529 : Traité de Cambrai. Un tribunal des prises est établi à Bayonne et Fontarabie pour les contentieux franco-portugais.

1530 : William Hawkins (père) effectue un premier voyage en Guinée et au Brésil. Les Hospitaliers s'établissent à Malte.
1531 : Jean III du Portugal évoque la prise de trois cents de ses navires par les Français. Attaque de Doria contre Cherchell.
1534 : Attaque de Barberousse en Italie du Sud (Fondi)
1536 : Sixième guerre d'Italie (1536-1538). Signature des *Capitulations* entre François Ier et Soliman le Magnifique.
1537 : Descente à Santiago de Cuba, les Français sont repoussés.
1540-1585 : Recrudescence de la piraterie en Cornouailles et dans les Galles. Moullay Hassan et Doria prennent Sousse et Monastir.
1542 : Septième guerre d'Italie (1542-1546).
1543 : Année noire pour les Espagnols, la Margarita, Cubagua, Carthagène des Indes, Santa Marta, La Havane et San Juan de Puerto Rico sont pillés et incendiés. Les Turcs hivernent à Toulon (octobre 1543-mai 1544).
1544 : Pillage de La Havane par Jacques de Sores.
1549 : Autre année difficile, pillages ou voleries aux mêmes endroits qu'en 1543, en plus de Santo Domingo, la Yaguana et la Jamaïque.
1551 : Dragut cerné par Doria dans le lac de Djerba.
1552 : Huitième guerre d'Italie (1552-1559). Gaspard de Coligny achète la charge d'Amiral de France.
1553-1554 : Pillage de l'archipel des Canaries, de la Yaguana, de San Germàn, prise de Santiago par Jacques de Sores et François Leclerc, dit « Jambe de bois ».
1555 : Pillage de Santa Marta et la Margarita, prise de La Havane (juillet) par Jacques de Sores. Établissement de Villegaignon à l'île aux Français (Brésil).
1558 : Pillage de Puerto Caballos au Honduras, descentes sur les côtes de Campêche.
1559 : Traité du Cateau-Cambrésis.
1562 : Jean Ribault quitte Le Havre pour s'établir à Charlesfort en Caroline du Sud (février). Massacre de Wassy, début des guerres de religion (avril). Premier voyage circuiteux de John Hawkins.
1564 : René de Laudonnière fonde Fort Caroline en Floride.
1565 : Depuis San Augustin, Menéndez de Avilés anéantit Fort Caroline (septembre-octobre). Siège de Malte (mai-septembre)
1567 : Quatrième voyage de John Hawkins, rencontre avec la *flota* à San Juan de Ulua.
1569 : Guillaume d'Orange accorde ses premières lettres de marque.
1571 : Vaste projet de réunion des flottes calvinistes franco-hollandaises pour aller piller les colonies espagnoles. La course atteint son point culminant à La Rochelle où résident Henri de Navarre et Louis de Nassau. Expédition fructueuse de Francis Drake en Amérique centrale. Bataille de Lépante (7 octobre).
1572 : Guillaume de La Mark s'empare de Brielle bloquant l'Escaut (avril).
1572-1573 : Nouvelle expédition de Francis Drake, associé à Guillaume Le Testu ; attaque malheureuse de Panama mais important butin réalisé.

1573 : Défaite navale espagnole et capture de l'Amiral de la flotte, le comte de Boussu dans le Zuiderzee.
1575 : Miguel Cervantès capturé par les corsaires.
1576 : Pacification de Gand (novembre), la trêve dure jusqu'en 1584.
1577-1580 : Circumnavigation de Francis Drake. Hassan, renégat vénitien, pacha d'Alger.
1585 : Expédition dirigée par Sir Richard Grenville pour conforter l'établissement de Roanoke en Caroline du Nord. Déclaration de guerre de l'Angleterre à l'Espagne. Grande expédition anglaise en Amérique espagnole dirigée par Sir Francis Drake.
1585-1607 : Grande période de la course dunkerquoise au service de l'Espagne.
1586-1588 : Circumnavigation de Thomas Cavendish, prise du *Santa Ana* galion de Manille.
1587 : Prise de Cadix par Sir Francis Drake.
1588 : Défaite de l'*Invincible armada* ou bataille de Gravelines (août).
1592 : Prise de la riche *Madre de Dios* par Cumberland et sir John Burgh au large des Açores. Campagne aux Antilles de Christopher Newport.
1595-1596 : Grande entreprise aux Antilles dirigée par Hawkins et Drake. Prise de Portobelo.
1596 : Pillage de Trinidad par Sir Walter Raleigh. Expédition de Sir Anthony Shirley et William Parker aux Antilles ; prise de la Jamaïque. Pillage de Cadix par le comte d'Essex.
1598 : Traité de Vervins. Campagne de Cumberland aux Antilles, prise de San Juan de Puerto Rico.
1599 : Vaste et malheureuse entreprise de Pieter van der Goes en Afrique. Départ d'Amérique de Juan Bautista Antonelli, ingénieur italien, après avoir fortifié les grandes villes de l'Amérique espagnole.
1600 : Création de l'*EIC* anglaise (*East India Company*)
1602 : Création de la *VOC* néerlandaise (*Verenigde Oost-Indische Compagnie*)
1604 : Traité de Londres entre l'Espagne et l'Angleterre (avril). Les ports de Zélande deviennent le lieu où sont terries les prises.
1604-1625 : Grande période de la piraterie irlandaise.
1606 : Arrivée du corsaire hollandais Simon Danser à Alger.
1609 : Trêve de douze ans entre les Provinces-Unies et l'Espagne (avril).
1610 : Cession de Larache aux Espagnols.
1614 : Don Luis de Fajardo s'empare de la Mamora (août), base pirate.
1618-1648 : Guerre de Trente Ans.
1621 : Fin de la trêve des douze ans. Création de la *WIC* anglaise (*West India Company*)
1622 : Destruction par les Espagnols de deux flottes hollandaises venues à Punta Araya chercher du sel.
1623 : Warner puis Esnambuc s'établissent à Saint-Christophe.
1624 : Circumnavigation de Schapenham.
1625 : Les Hollandais de Jacob Willekens prennent Salvador de Bahia, reprise l'année suivante par Fabrique de Toledo. Francisco de Ribera détruit une flotte harenguière hollandaise. Jacques Colaert en détruit une autre.

1627 : Richelieu Grand-Maître, Chef et Surintendant de la navigation et du commerce. Le Conseil de marine juge les prises. Grand raid mené par les Salétins de Morat-Raïs contre l'Islande.
1627 : Fondation de la « République de Salé » : Morat-Raïs en devient le gouverneur.
1628 : Piet Heyn s'empare d'une partie de la *flota* de Nouvelle-Espagne dans la baie de Matanzas.
1629 : Colonie puritaine sur l'île de Providence. Antonio de Oquendo est battu aux Dunes par les amiraux Tromp et Banckaert.
1630 : Premiers colons sur l'île de la Tortue. Les Hollandais de Hendrick Corneliszoon Loncq s'emparent de Récife.
1631 : Raid de Salat-Raïs en Irlande.
1634 : Joannes van Walbek se fortifie à Curaçao.
1635 : Prise de possession de la Guadeloupe et de la Martinique par Liénart de l'Olive et Belain d'Esnambuc.
1641 : L'Amiral espagnol Francisco Diaz de Pimienta reprend Providence aux Anglais.
1648 : Traité de Münster (janvier).
1652-1654 : Première guerre anglo-hollandaise.
1654 : Traité de Westminster (avril).
1655 : Conquête de la Jamaïque par Penn et Venables.
1658 : Expédition de Christopher Myngs sur Cumana, Coro et Porto Caballos.
1659 : Paix des Pyrénées (novembre).
1661 : Les Anglais s'installent à Tanger.
1662 : Christopher Myngs s'empare et pille Santiago de Cuba.
1665-1667 : Deuxième guerre anglo-hollandaise.
1666 : Jean-David Nau dit François l'Olonnais et Michel Le Basque s'emparent de Maracaïbo (août). Edward Mansfield pille le Costa Rica.
1667 : Premier traité de Madrid entre l'Angleterre et l'Espagne. Début de la guerre de Dévolution (avril). Traité de Bréda (juillet) entre la France et l'Angleterre.
1668 : Paix d'Aix-la-Chapelle (mai) : fin de la guerre de Dévolution. Henry Morgan s'empare et pille Portobelo.
1669 : Colbert, secrétaire d'État de la marine (mars). Henry Morgan s'empare de Maracaïbo.
1670 : Second Traité de Madrid entre l'Angleterre et l'Espagne (juillet).
1671 : Henry Morgan pille et détruit Panama (février).
1672 : Déclaration de guerre aux Provinces-Unies (avril) et début de la guerre de Hollande (et de la troisième guerre anglo-hollandaise).
1676 : Jean d'Estrées reprend Cayenne aux Hollandais (décembre). L'Armada de Barlovento, conçue en 1640, est enfin opérationnelle.
1677 : Jean d'Estrée s'empare de Tabago (décembre). Raid de navires malouins sur les pêcheries baleinières du Spitzberg.
1678 : Naufrage des îles d'Aves (mai). Grammont s'empare de Maracaïbo.
1678-1679 : Traité de Nimègue (août-février 1679) : fin de la guerre de Hollande

1680 : Grammont pille La Guayra. Les flibustiers passent l'isthme de Panama et opèrent en mer du Sud.
1681 : Les Marocains reprennent La Mamora sur les Espagnols.
1683 : Bombardement d'Alger (juin) par la flotte de Duquesne. Mort de Colbert (septembre). Naissance de Philippe d'Anjou, futur Philippe V (décembre). Prise de la Veracruz par Van Horn et Grammont (mai). De Graeffe et Michel Andrieszoon capturent des vaisseaux espagnols et ravagent les côtes du Honduras (décembre).
1684 : Paix signée entre Tourville et le dey d'Alger Mezzomorto (avril). Trêve de Ratisbonne (août). Les Anglais évacuent Tanger.
1685 : Edward Davis devient l'Amiral des flibustiers de la mer du Sud (avril). Édit de Fontainebleau (octobre).
1687 : Prise de Guayaquil par les flibustiers.
1688 : Déclaration de la guerre aux Provinces-Unies (novembre) puis contre l'Angleterre (juin 1689) : début de la guerre de la Ligue d'Augsbourg.
1689 : Expédition de Du Casse en Guyane (janvier-février 1690). Évacuation de Larache par les Espagnols.
1690 : Bataille de Béveziers et victoire de Tourville (juillet). Capitulation de Saint-Christophe (août). Mort de Seignelay (novembre). Louis de Pontchartrain lui succède au ministère de la Marine.
1691 : Campagne du Large menée par Tourville (juin-août).
1692 : Bataille de Barfleur (mai). Déconvenue de Tourville à La Hougue (juin).
1693 : Jérôme de Pontchartrain, héritier de la charge de secrétaire d'État de la marine de son père. Institution de l'ordre royal et militaire de Saint-Louis. Coup de filet de Lagos. Campagne du Spitzberg par Johannis de Suhigaraychipi dit Coursic. Thomas Tew s'empare d'un riche marchand arabe dans le détroit de Bab el-Mandeb (octobre). Tourville s'empare du convoi de Smyrne au large de Lagos. Doublet arme en course à Saint-Malo.
1694 : Après sa victoire à la bataille du Texel, Jean Bart ramène à Dunkerque un convoi chargé de blé (juillet), anoblissement de Jean Bart. Descente à la Jamaïque de Du Casse (avril-août).
1695 : Henry Every capture le *Fateh Mahmadi* et le *Genj-i-Saway* en mer Rouge (septembre).
1696 : Campagne de Renau d'Éliçagaray aux Antilles (avril-septembre). Campagne de Jean Bart sur le *Dogger Bank* (juin). Campagne de Desaugiers aux Antilles (août-janvier 1697). Pierre Le Moyne d'Iberville s'empare et pille la partie anglaise de Terre-Neuve (octobre-mai 1697).
1697 : Expédition de Pointis et Du Casse contre Carthagène. Prise et pillage de la ville (avril-mai). Paix de Ryswick (septembre-octobre) : fin de la guerre de la Ligue d'Augsbourg.
1698 : William Kidd s'empare du *Quedagh Merchant* (janvier). Robert Culliford et Dick Sievers capturent le *Great Mohammed* devant Surate (octobre).
1699 : Jérôme de Pontchartrain devient secrétaire d'État de la marine (septembre).
1700 : Mort de Charles II d'Espagne (novembre). Louis XIV accepte le testament de Charles II (novembre). Exécution de Louis Guittar (novembre).

1701 : Exécution de William Kidd (mai).
1702 : Mort de Guillaume III (mars). Déclaration de guerre à l'Angleterre, l'Empire et les Provinces-Unies (juillet). Désastre de Vigo (octobre). Début de la guerre de Succession d'Espagne
1703 : Le Portugal rallie les coalisés (mai) puis la Savoie (novembre). Circumnavigation désastreuse de William Dampier. Campagne de course contre le convoi de la Baltique de Saint-Pol Hécourt (avril) puis campagne de destruction de la flotte harenguière hollandaise.
1704 : L'archiduc Charles débarque à Lisbonne (mars). Les Anglais prennent Gibraltar (août). Bataille de Velez Malaga (août). Grand armement au cinquième à Dunkerque sous les ordres de Saint-Pol.
1705 : L'escadre de Leake anéantit celle de Pointis devant Gibraltar (mars). Chute de Barcelone (octobre). Chute de Valence (décembre).
1706 : Chavagnac s'empare de Saint-Christophe. Rejoint par Iberville, les deux hommes prennent l'île de Newis.
1707 : John Halsey s'empare du *Rising Eagle* et de l'*Essex* sur la route de Bombay (août). Duguay-Trouin et Forbin prennent conjointement une soixantaine de transports de troupes et la plupart des vaisseaux escorteurs (octobre).
1708 : Les Anglais prennent Minorque (septembre/octobre).
1708-1711 : Circumnavigation avantageuse de Woodes Rogers avec William Dampier.
1709 : Duguay-Trouin est anobli (juin). Conférences de La Haye et de Geertruidenberg (avril/juillet 1710).
1710 : Cassard et Laigle capturent le *Pembroke* et le *Faucon* devant le golfe Juan, sauvant un important convoi de blé (janvier).
1710-1712 : Les consuls français quittent leur poste de Salé et Tétouan.
1711 : Expédition de Rio de Duguay-Trouin (juin 1711 / février 1712).
1712 : Expédition aux Antilles de Jacques Cassard (avril-mai 1714). Suspension d'armes entre la France et l'Angleterre (août). Philippe V renonce à la couronne de France (novembre).
1713 : Paix d'Utrecht (avril).
1714 : Traité de Rastadt (mars). Fin de la guerre de Succession d'Espagne. Reprise de Barcelone par les Espagnols (septembre).
1715 : Prise de Majorque (juillet). Mort de Louis XIV (septembre).
1717 : Samuel Bellamy capture le *Ouidah Galley* (février).
1718 : Maurepas, secrétaire d'État à la Marine à la suite de son père (mars). Edward Teach bloque l'entrée du port de Charleston durant une semaine (mai). Exécution de Stede Bonnet (décembre).
1719 : Guerre entre la France et l'Espagne dite « guerre des deux Philippe » (janvier 1719 à janvier 1720).
1720 : Traité de Madrid mettant fin à la guerre (janvier). Exécution de Charles Vane (mars). Exécution de John Rackam (novembre).
1723 : Louis XV est majeur (février). Mort de Philippe d'Orléans (décembre).

1724 : Première édition de l'*Histoire des plus célèbres pirates anglais* par le capitaine Charles Johnson (alias Daniel Defoe).
1730 : Exécution d'Olivier Levasseur (juillet).
1733 : Début de la guerre de Succession de Pologne (octobre).
1735 : Préliminaires de Vienne (octobre).
1738 : Maurepas nommé ministre d'État (janvier). Traité de Vienne entre la France et l'Autriche (mai) : fin de la guerre de Succession de Pologne (novembre).
1740 : Début de la guerre de Succession d'Autriche ; dans les Caraïbes, où s'affrontent dès 1739 les forces anglaises et espagnoles, elle se confond avec la guerre dite de « l'oreille de Jenkins » (ou *Guerra del Asiento* pour les Espagnols).
1743 : Alliance franco-espagnole (octobre).
1744 : Combat sur les côtes de Saint-Domingue (janvier). La France déclare la guerre à l'Angleterre (dans le cadre de la guerre de Succession d'Autriche).
1748 : Traité d'Aix-la-Chapelle (octobre) : fin de la guerre de Succession d'Autriche.
1755 : L'Amiral anglais Boscawen s'empare, sans déclaration de guerre, de plus de trois cents navires de pêche et de commerce français dans l'Atlantique-Nord (septembre-octobre).
1756 : Début de la guerre de Sept Ans (juin). Prise de Minorque par l'escadre de La Galissonnière (juin).
1761-1762 : Vente à Brest de l'*Ajax*, vaisseau de 655 tx appartenant à *East India Company (EIC), v*enant de Madras et se rendant à Londres ; prise faite non loin de Plymouth, en mars 1760, par Charles Cornic et évaluée à plus de 4 millions de livres (caisse de diamants à bord).
1762 : Prise de Manille par les Anglais.
1763 : Traité de Paris (février) : fin de la guerre de Sept Ans. Minorque rendue à l'Angleterre.
1776 : Déclaration d'Indépendance des Treize colonies d'Amérique (juillet). Début de la guerre d'Amérique.
1778 : La France déclare la guerre à l'Angleterre (mai) après un accord passé avec les *Insurgés* des Treize colonies (février). Croisière de Paul Jones sur les côtes anglaises.
1781 : Victoire des Insurgés américains à Yorktown (octobre).
1782 : Campagnes de Suffren dans l'océan Indien.
1783 : Traité de Versailles (septembre) : fin de la guerre d'Indépendance américaine.
1792 : Guerre de la France contre « le roi de Hongrie et de Bohême ». La France supprime la course « sans réciprocité » (mai).
1793 : Rétablissement de la course en France avec abandon aux corsaires de la totalité du produit des captures (février). La France déclare la guerre à l'Angleterre et à la Hollande (février) Siège de Toulon (août-décembre).
1795 : Début des opérations corsaires de Robert Surcouf dans l'océan Indien.
1798 : Expédition d'Égypte ; Malte se soumet à la France (juin).
1802 : Paix d'Amiens entre la France et l'Angleterre (mars).
1803 : Réparations aux dégâts des pirates français : contrat signé après la convention de Mortefontaine (1800) entre la France et les États-Unis (lors de la vente de la Louisiane) mettant

fin à la « guerre des pirates » entre les Français et les navires de commerce américains ravitaillant Saint-Domingue.

1807 : Constitution, sous la direction de Madame Cheng, de la Confédération des pirates chinois du Guandong.

1812 : Guerre anglo-américaine.

1814 : Malte passe sous le contrôle de l'Angleterre (mars).

1815 : Les États-Unis déclarent la guerre à la régence d'Alger (février).

1816 : Escadre anglaise de Lord Exmouth devant Alger puis Tunis. La flotte anglo-hollandaise bombarde Alger (août).

1825 : Loi française prévoyant la peine de mort pour les pirates.

1830 : Prise d'Alger par la France.

1854 : La France et l'Angleterre déclarent la guerre à la Russie (mars) : début de la guerre de Crimée.

1856 : Traité de Paris : fin de la guerre de Crimée. Abolition de la course à la suite de la déclaration signée (16 avril) par la France, la Russie, l'Angleterre, l'Autriche, la Prusse, la Sardaigne et la Turquie, puis par la plupart des pays sauf l'Espagne, le Mexique et les États-Unis.

1859 : L'escadre espagnole des Philippines bombarde les Sulu et les bases des Ilanun de Mindanao.

1861 : Début de la Guerre de Sécession américaine.

1865 : Fin de la guerre de Sécession américaine.

1883 : Publication de l'*Île au Trésor* de R. L. Stevenson.

1906 : *The Pirate Ship*, film de Lewin Fitzhamon.

1908 : *The Pirate's Gold* (*L'Or du pirate*) film de David Wark Griffith.

1914-1918 : Pendant la Première Guerre mondiale, action d'une marine auxiliaire (usage de sous-marins allemands, *U-Boots*, pour briser le blocus maritime, et de navires comme le *See-Adler*, commandé par le comte Luckner dit « le pirate du Kaiser », ou le croiseur *Emden* du capitaine Mücke).

1939-1945 : Pendant la Seconde Guerre mondiale des croiseurs auxiliaires allemands agissent en Europe et dans le Pacifique : commandos détachés et non corsaires ou pirates.

1983 : L'Organisation Maritime Internationale publie des mesures contre les actes de piraterie et les « agressions armées perpétrées contre la navigation ».

1990-2012 : Recrudescence des actes de piraterie (golfe d'Aden et Somalie ; golfe du Bengale et détroit de Malacca ; mer de Chine méridionale ; golfe de Guinée ; mer des Antilles) : plus de quatre mille actes de piraterie recensés de 1990 à 2010 (de deux cent deux en 1990 à quatre cent quarante-cinq en 2010).

Les auteurs

Audran Karine : Professeur d'histoire et géographie, enseignement secondaire. Docteur en histoire.

Augeron Mickaël : Maître de conférences, Histoire moderne et contemporaine, Université de La Rochelle. Membre du GIS-Histoire maritime.

Aumont Michel : Professeur d'histoire et géographie, enseignement secondaire. Docteur en histoire, chargé de cours à l'université de Caen Basse - Normandie.

Barazzutti Roberto : Inspecteur des finances publiques, DEA histoire moderne. Chargé de cours à l'IUT-Paris-Descartes. Administrateur Société française Histoire maritime.

Barré Éric : Maître de conférences, Histoire du Moyen-Âge, Université de Caen (laboratoire CRHQ). Membre de la Société française Histoire maritime.

Berbouche Alain : Maître de conférences. Docteur en droit. Université Rennes 1 (Centre Histoire du Droit). Membre de la Société française Histoire maritime.

Bérenger Magali : Conservateur-adjoint, DEA Histoire. Archives municipales Toulon.

Borde Christian : Maître de conférences, Histoire contemporaine. Université du Littoral (Boulogne Laboratoire HLLI). Membre du GIS-Histoire maritime.

Boubaker Sadok : Professeur des universités, Histoire moderne. Université de Tunis.

Bouchon Geneviève : Directeur de recherche, Histoire. CNRS-Paris.

Brogini Anne : Maître de conférences, Histoire moderne. Université de Nice-Sophia-Antipolis. Membre du GIS-Histoire maritime.

Buti Gilbert : Professeur des universités, Histoire moderne. Université d'Aix-Marseille. Maison Méditerranéenne des Sciences de l'Homme (Aix-Marseille Université et CNRS : Laboratoire Telemme) Membre du GIS-Histoire maritime.

Cahierre Anne : Ingénieur d'études, Histoire, CNRS.

Calafat Guillaume : Doctorant, Histoire moderne. Université Paris-1 et École française de Rome.

Carpentier Bastien : Doctorant, Histoire moderne. Université du Littoral (Boulogne, Laboratoire HLLI).

Célérier Marie-Christine : Conférencière, Histoire. Musée National de la Marine de Toulon. Membre de la Société française Histoire maritime.

Corre Olivier : Professeur d'histoire-géographie, enseignement secondaire. Docteur en histoire.

Courties Michel : Ingénieur, dessinateur et cartographe, Société URG.

Darricau-Lugat Caroline : Docteur en droit.
Di Ré André : Historien maritimiste.
Frécon Éric : Enseignant, Histoire contemporaine. École navale. Coordinateur de l'observatoire Asie du Sud-Est à l'Asia Centre (Paris)
Garnier Édith : Écrivain, EPHE-Histoire. Membre de la Société française Histoire maritime.
Gatrat Joël : Professeur d'histoire et géographie, enseignement secondaire, Doctorant en histoire, Université du Littoral (Boulogne).
Gasser Jacques : Historien maritimiste.
Gautier Alban : Maître de conférences, Histoire du Moyen-Âge. Université du Littoral (Boulogne, Laboratoire HLLI).
Gobert Christophe : Professeur d'histoire et géographie, enseignement secondaire. Doctorant en histoire, Aix-Marseille Université. Membre de la Société française Histoire maritime.
Grosvallet Christophe : Historien maritimiste.
Guiziou François : Doctorant, Géographie. Université de Nantes (laboratoire ARESAE)
Haudrère Philippe : Professeur émérite des universités, Histoire moderne. Université Angers. Membre de l'Académie de Marine. Membre du GIS-Histoire maritime.
Hrodej Philippe : Maître de conférences, Histoire moderne. Université de Bretagne-Sud (Lorient laboratoire CERHIO). Membre du GIS-Histoire maritime.
Laprise Raynald : Historien, spécialiste des Antilles.
Lespagnol André : Professeur honoraire des Universités, ancien Recteur. Histoire moderne, Université de Rennes 2. Membre du GIS-Histoire maritime.
Levasseur Olivier : Professeur d'histoire et géographie, enseignement secondaire. Docteur en histoire.
Limousin Éric : Maître de conférences, Histoire du Moyen-Âge. Université de Bretagne-Sud (Lorient).
Litalien Raymonde : Conservateur des Archives du Canada. Histoire. Administrateur Société française Histoire maritime.
Llinares Sylviane : Professeur des universités, Histoire moderne. Université de Bretagne-Sud (Lorient, laboratoire CERHIO). Membre du GIS-Histoire maritime.
Margolin Jean-Louis : Maître de conférences, Histoire contemporaine. Université d'Aix-Marseille. Directeur adjoint de l'Institut de Recherche sur le Sud-Est Asiatique (IRSEA) du CNRS.
Maziane Léila : Professeur des universités, Histoire moderne. Université Hassan II. Mohammedia (Maroc)
Michon Bernard : Professeur d'histoire et géographie, enseignement secondaire. Docteur en histoire, chargé de cours à l'université de Nantes (laboratoire CRHIA).
Moreau Jean-Pierre : Docteur en archéologie, auteurs d'ouvrages sur la course et la piraterie.
Nerzic Jean-Yves : Amiral, docteur en Histoire. Membre du laboratoire CERHIO (UBS-Lorient)

Pavlidis Laurent: Assistant de conservation, Docteur en histoire. Musée d'Histoire maritime de Saint-Tropez. Membre de la Société française Histoire maritime.

Péret Jacques: Professeur des universités, Histoire moderne. Université de Poitiers (laboratoire CPER). Membre du GIS-Histoire maritime.

Prétou Pierre: Maître de conférences, Histoire du Moyen-âge. Université de La Rochelle

Priotti Jean-Philippe: Maître de conférences, Histoire moderne. Université du Littoral (Boulogne, Laboratoire HLLI). Membre du GIS-Histoire maritime.

Rigaud Philippe: chargé d'études, Histoire du Moyen-Âge. INRAP. Membre de la Société française Histoire maritime.

Roman Alain: Professeur histoire-géographie, enseignement secondaire. DEA Histoire moderne.

Sartre Patrice: Officier supérieur

Ulbert Jörg: Maître de conférences, Allemand. Université de Bretagne-Sud (Lorient).

Van Ruymbeke Bertrand, Professeur des universités, Histoire moderne. Université Paris-VIII, Laboratoire Suds d'Amériques.

Villiers Patrick: Professeur des universités, Histoire moderne et contemporaine. Université du Littoral (Boulogne, Laboratoire HLLI). Membre du GIS-Histoire maritime. Administrateur Société française Histoire maritime

Sources et bibliographie

La course et la piraterie ont donné lieu à une production scientifique internationale considérable. Sans prétendre à l'exhaustivité et pour répondre aux contraintes éditoriales il a été nécessaire de faire des choix. La sélection, effectuée parmi les centaines d'ouvrages et d'articles disponibles, a privilégié la production postérieure au XIII[e] Colloque international d'Histoire maritime, « Course et piraterie », tenu à San Francisco en 1975, qui constitue une étape majeure dans la connaissance de ces pratiques maritimes. Bien que les actes n'aient pas été intégralement publiés, les fructueux échanges ayant suivi cette rencontre ont suscité de nombreux travaux et ouvert de stimulantes pistes de recherches en replaçant la course et la piraterie sur le temps long, dans des contextes qui dépassent les anecdotiques scènes d'abordage et les incontournables figures emblématiques.

Après un temps de repli, les travaux sur cette thématique ont connu un nouvel élan à la fin du XX[e] siècle ; le regain de la production, perceptible à partir de 1994, n'est pas sans relation avec le retour de la piraterie sur la scène internationale, comme sur les écrans, petits et grands. Des programmes de recherche nourris de questionnements renouvelés, adossés à de nouvelles sources ou à d'anciennes mais revisitées, ont enrichi notre connaissance de la course et de la piraterie en élargissant l'arc géographique de ces entreprises maritimes et en les connectant aux différents domaines de l'histoire. Ces travaux sont également des réponses à une curiosité ou demande sociale éveillée par des comportements qui paraissaient d'un autre âge, par une volonté de comprendre les mécanismes de ces actions et leurs multiples incidences ; la lecture du temps présent, effectuée à la lumière du passé a également, comme souvent, permis de proposer de nouveaux éclairages des phénomènes anciens et de poser d'autres problématiques. Néanmoins, et conformément aux rythmes de pratiques qui ne sont pas toujours aisées à distinguer, l'orientation bibliographique accorde une place centrale au XVII[e] siècle (environ un tiers des études), et privilégie l'observatoire européen.

La sélection effectuée, qui retient les travaux majeurs publiés après 1975, rassemble les deux-tiers de la production totale ; on se reportera naturellement à ces études pour atteindre, dans leurs bibliographies, les références aux ouvrages antérieurs à cette date. Par ailleurs une bibliographie générale sera à la disposition des lecteurs et mise à jour sur le site du *GIS Histoire maritime*.

Enfin, les sources mentionnées sont essentiellement celles qui ont été utilisées par les auteurs de cette publication et n'ont donc pas la prétention de couvrir l'ensemble des dossiers qui peuvent être mobilisés pour connaître la course et la piraterie, les corsaires et les pirates.

SOURCES

A. ANTIQUITÉ

Sources imprimées

Pour les sources littéraires, les ouvrages qui ne sont pas traduits dans la collection « Budé » – collection des Universités de France, Paris, Les Belles Lettres – le sont en anglais dans la collection Loeb (voir notamment : Appien, *Guerres de Syrie,* Cicéron, *Pro lege Manilia (de Imperio Cn. Pompeii), Deuxième action contre Verrès,* Démosthène, *Sur la couronne tétrarchique*, *Contre Aristocratès*, *Contre Timocrate*, Diodore de Sicile, Dion Cassius, Pline, *Histoire Naturelle*, Plutarque, *Vie de Paul-Emile, Vie de Pompée, Vie de César, Vie de Crassus,* Polyénée, Pomponius, Strabon, *Géographie,* Suétone, *Jules César,* Tite-Live, Ulpien)

B. MOYEN-ÂGE

Sources manuscrites (dépôts et séries)

Archives nationales de France (ANF), série J
Archives nationales de France (ANF), série JJ
Archives nationales de France (ANF), série X
Archives départementales de la Loire Atlantique (ADLA), série B
Public Record Office (P.R.O.), Exchequer
Public Record Office (P.R.O.), Pipe rolls
Public Record Office (P.R.O.), Gascon rolls
Bibliothèque nationale de France (BnF), Manuscrits occidentaux

Sources imprimées

AINSWORTH, Peter F. et DILLER George T., *Chroniques* de Jean Froissart, Paris, Le Livre de poche, coll. « Les Lettres gothiques », deux vol., 2001 et 2004.

Anglo-Saxon Chronicle, trad. M. Swanton, Londres, 1996.

Anthologie runique, éd. A. Marez, Paris, 2007.

BOFARULL, Y MASCARO PROSPERO DE, *Colección de documentos inéditos del archivo general de la Corona de Aragón*, Barcelone, 1848.

BRUN, R., « Annales avignonnaises de 1382 à 1410 extraites des archives de Datini », *Mémoires de l'institut Historique de Provence*, XV, 1938, 39 p.

DELCOURT, Thierry, *Une chronique des croisades : Les passages d'Outremer de Sebastien Mamerot*, Paris, Taschen, deux vol., 2010.

DIAZ DE GAMEZ, Gutierre, *Le Victorial, chronique de don Pero Niño, comte de Buelna (1378-1453)*, Turnhout, Brepols, Jean Gautier Dalché, 2001, 376 p.

GUILLAUME DE POITIERS, *Gesta Guillelmi*, éd. R. H. C. Davis et M. Chibnall, Oxford, 1998.

HOLDEN, Anthony J. et MONFRIN Jacques, *Le Roman d'Eustache le Moine*, Louvain, Peeters, 2005, 175 p.

JEAN DE WORCESTER, *Chronique*, éd. R. R. Darlington et P. McGurk, Oxford, 1995.

PARDESSUS, Jean Marie, *Collection de lois maritimes antérieures au* XVIIIe *siècle*, Paris, Imprimerie royale, 1928.
RICHER, *Histoire de France*, éd. R. Latouche, Paris, 1964.
RIGAUD, Philippe, *Pirates et corsaires dans les mers de Provence,* XVe-XVIe *siècles: letras de la costiera*, Paris, Éditions du CTHS, 2006.
SAXO GRAMMATICUS, *Gesta Danorum*, trad. J.-P. Troadec, Paris, 1995.
SNORRI, Sturluson, *Saga de saint Olaf*, trad. R. Boyer, Paris, 1983.
STEVENSON, John, *Letters and papers illustrative of the wars of the English in France during the reign of Henry the Sixth, King of England*, Londres, Longman Green Roberts, 1861-1864.

C. TEMPS MODERNES

Sources manuscrites XVIe-XVIIe

Archives Nationales de France (AnF)
    Fonds Marine : séries B2, B3, B4, B5, B7, C7, C1 à G5 245 à 249, F2, 4JJ
    Fonds Affaires étrangères : séries BI et BIII
    Fonds Ancien : séries E, G5, G7, M, O1, Z1d, MC (minutier central)
Archives Nationales d'Outre Mer (ANOM)
Fonds Colonies : séries B, C6, C7, C8a, C8b, C9a, C9b, C9c, C14, E, F2a, F2c, F3
Archives des Affaires étrangères
    Mémoires et Documents (MD) (Amérique, Afrique, Espagne, Angleterre, Hollande)
    Correspondance politique (CP)
Archives Départementales (France)
    Ille-et-Vilaine : amirauté de Saint-Malo 9B
    Charente-Maritime : amirauté B
    Loire-Atlantique : amirauté B
    Morbihan : amirauté B
    Bouches du Rhône : amirauté 9B
Archives de la Chambre de commerce et d'industrie de Marseille-Provence
L. XV, 3 et 5.
Archives municipales de Saint-Malo
D1, f. 1, 34
Bibliothèque Nationale de France (BnF)
    Manuscrits français (Ms fr.)
    Nouvelles Acquisitions françaises : Thoisy, Clairambault
    Mélanges Colbert
National Archives (Kew)
    Calendar of States Papers
Services Historiques de la Défense département Marine, Brest
    Séries 1E, 3A PC, 3B PC, 3D PC
Services Historiques de la Défense département Marine, Toulon
Séries : 1P ; 4P ; 13P ; 2 E 4, 13-15.
Services Historiques de la Défense département Marine, Vincennes
Marine CC7 alpha 584 et 764

Sources imprimées

ABREU, Félix-Joseph chevalier. d', *Traité juridico-politique sur les prises maritimes et sur les moyens qui doivent concourir pour rendre ces prises légitimes*, Paris, veuve Delaquette, 1758, 218 et 333 p.

ACOSTA, Joseph de, *Histoire naturelle et morale des Indes occidentales 1589*, Paris, Marc Orry, 1598; rééd. J. Rémy-Zéphir, Paris, Payot, 1979, 405 p.

ALFONCE, Jean de, *Les voyages aventureux du Capitaine Jean Alfonce, Sainctongeois*, Poitiers, J. de Marnef, 1559.

Anonyme de Carpentras, *Un flibustier français dans la mer des Antilles 1618-1620*, Jean-Pierre Moreau (présentation), Paris, Seghers, 1990, 316 p.

Anonyme, *A true Relation of the Lives and Deaths of the two moft Famous Englifh Pyrats, Purfer and Clinton who lived in the Reigne of Queene Elizabeth*, 2 vol. Londres, Io. Okes, 1639, geocities.com, 20 et 21 p.

Anonyme, *Histoire de la bataille navale, faicte par les Dieppois et Flamens. Qui est l'une des plus furieuses & soudaines expéditions de mer qui ayt esté entreprise de nostre temps sur les ennemis du Roy Henri II*, Paris, O. de Harsy, 1557.

AUDOUIN, Xavier, *Du commerce maritime, de son influence sur la richesse et la force des États […] Réflexions sur l'armement en course, sa législation et ses avantages*, Paris, Baudouin, An IX, 2 t. en 1 vol.

AUDOUIN, Xavier, *Du commerce maritime, de son influence sur la richesse et la force des États… situation actuelle des puissances de l'Europe considérées dans leurs rapports avec la France et l'Angleterre, réflexions sur l'armement en course, sa législation et ses avantages.* 2 vol., Paris, An IX.

AZUNI, Domenico Alberto, *Système universel des armements en course et des corsaires en temps de guerre*, Gênes, 1817.

BAKER, Thomas, *Piracy and Diplomacy in Seventeenth-Century North Africa. The Journal of Thomas Baker, English Consul in Tripoli, 1677-1785*, C. R. Pennell (présentation), Canbury, Ass. University Press, 1989, 261 p.

BALDWIN, Robert, *The Tryals of Captain John Rackam, and other Pirates,* Jamaïque, 1721.

BARKER, Andrew, *A True and Certaine Report of the Beginning, Proceedings, Overthrowes, and now prefent Eftate of Captaine Ward and Danseker, the Two Late Famous Pirates: from their first Fetting Foorth to this Present Time*, Londres, William Hall, 1609, 26 p., geocities.com.

BARLOW, Edward, *Barlow's Journal*, Basil Lubbock (transcription et présentation), Hurst and Blackett, 1934.

BONVOISIN, Jean-Baptiste, *Corsaires boulonnais et prisons anglaises 1812-1813: le manuscrit de Jean-Baptiste Bonvoisin, d'Étaples*, Michel Lefèvre (présentation), Boulogne-sur-Mer, t. 13 des Mémoires de la Soc. Académique du Boulonnais, M. Lefèvre, 1992, 187 p.

BOUREAU-DESLANDES, André-François, *Mémoire historique sur les Indes braves et sur les forbans du golfe du Darien*, in *Essai sur la marine et sur le commerce*, Amsterdam, F. Changuion, 1743, p. 190 et suiv.

BRAGELONGNE, Charles-Bernard de, *Journal de la navigation d'une escadre française, partie du port de Dunkerque aux ordres du capitaine Thurot, octobre 1759*, Bruxelles-Paris, 1778, 156 p.

BRIANSIAUX de MELLEVILLE, Jean-Louis, *Armements en course à Dunkerque durant la guerre de 1756 jusqu'en 1762*, Paris, Ballard, 1765, 64 p.

BRUNEAU de RIVEDOUX, Arnaud, *Histoire véritable de certains voyages perilleux et hasardeux sur la mer auxquels reluit le justice de Dieu sur les uns, et sa miséricorde sur les autres*, Niort, 1599, Alain-Gilbert Guéguen (présentation), Paris, Les Éditions de Paris, 1996.

BRY, Théodore de, *Le théâtre du Nouveau Monde : les grands voyages de Théodore de Bry*, M. Bouyer, (présentation), Paris, Gallimard, 1992, 227 p.
CAMBRAY, Louis M. J., *Réminiscences et confessions d'un ancien chirurgien des corsaires. Voyage aux Antilles, au continent américain et croisière dans le golfe du Mexique, pendant les années 1800, 1801 et 1802 et le commencement de 1803*, Cambrai, Simon, 1856, 200 p.
Captured by Pirates : 22 Firsthand Accounts of Murder and Mayhem on the High Seas, John Richard Stephens (présentation), Cambria Pines, Fern Canyon Press, 1996.
Carteret's Barbary Voyage of 1638, Philadelphia, éd. P. Penrose, 1929.
CAUCHY, Eugène, *Du respect de la propriété privée dans la guerre maritime*, Paris, Amyot, Guillaumin et Cie, 1866, 155 p.
CHARDON, Daniel-Marc-Antoine, *Code des prises ou Recueil des édits, déclarations, lettres patentes, arrêts, ordonnances, règlements et décisions sur la course et l'administration des prises, depuis 1400 jusqu'à présent*, 2 vol., Paris, 1784.
CHARLEVOIX, R. P. Pierre-François-Xavier, *Histoire de l'île espagnole ou de Saint-Domingue*, Paris, J. Guérin, 1730, 2 vol., 482 et 506 p.
CLÈVES, Philippe, *Instruction de toutes manières de guerroyer, tant sur terre que par mer, et des choses y servantes*, rédigée par Messire Philippes de Clèves, Paris, G. Morel, 1558, 151 p.
COLBERT, Jean-Baptiste, *Ordonnance sur la Marine*, 1681, serveur Gallica de la BNF.
COOKE, Edward, *A Voyage to the South Sea and Round the World*, 1712.
Correspondance à Forbisher, Gilbert, Drake etc., 1577-1581, The American Historical Review, Castelnau de la Mauvissière (présentation), Vol. XXXI, n° 2, janv. 1926, p. 285-296.
COSSIN, Félix, *Mémoire du citoyen Félix Cossin, négociant et armateur de corsaire à Nantes sur la nécessité d'une mesure générale et vigoureuse applicable à la manière de juger la validité des prises faites par les bâtiments de guerre ou corsaires de l'État*, De Brun aîné, 1797, 11 p, serveur Gallica de la BNF.
COWLEY, Ambrose, *Voyage du capitaine Cowley autour du monde*, Paris, éditions Cartouche, 2009, 64 p.
DAMPIER, William, *A continuation of a Voyage to New Holland*, 1729, version en ligne.
DAMPIER, William, *A New Voyage Round the World*, reprinted Londres, Argonaut Press, 1927, on line version.
DAMPIER, William, *A Voyage to New Hollandais*, 1729, on line version.
DAMPIER, William, *Voyages and Descriptions*, 1699, on line version.
DAN, R. P. François-Pierre, *Histoire de la Barbarie et de ses corsaires, des royaumes et des villes d'Alger, de Tunis, de Salé & Tripoli…*, Paris, P Rocolet, 1637, 514 p., serveur Gallica de la BNF.
DELAVILE, Charles, *Conférence Montesquieu. Projet sur les prises maritimes, les corsaires, le droit des nations neutres et la liberté des mers en temps de guerre maritime*, Paris, 1859, 141 p.
DEVOULX, Albert, *Le registre des prises maritimes : document authentique et inédit concernant le partage des captures amenées par les corsaires algériens*, Alger, A Jourdan, 1872, 111 p., serveur Gallica de la BNF.
Documents concerning English voyages to the Spanish Main 1569-1580, Irène Aloha Wright (présentation), Séville, Archivo general de Indias, 1967, 348 p.
DOUBLET, Jean, *Journal du corsaire Jean Doublet de Honfleur, lieutenant de frégate sous Louis XIV*, Charles Bréard (présentation), Paris, 1883 ; Yvon Le Cozannet et Gérard Ducable, Monaco, éd. Du Rocher (présentation), 1990, 333 p.
DRAKE, Francis, *Récit de voyages*, Paris, Éditions Cartouche, 2009, 125 p.

DRURY, Robert, *Madagascar; or Robert Drury's Journal*, 1890, reprinted, Negro Universities Press, 1969.

DU CASSE, Jean, *Relation fidèle de l'expédition de Carthagène*, s.l., Paris, 1699, 89 p.

DUDLEY, Robert, *The Voyage of Robert Dudley into the West Indies, 1594-1595*, Londres, Warner G. F. éd., Hakluyt Society, vol. III, 1899.

DUFRICHE-FOULAINES, F.-N., *Code des prises maritimes et du commerce de terre et de mer*, 2 vol., Paris, de Valade, 1804.

DUGUAY-TROUIN, René, *Mémoires de M. Duguay-Trouin*, présenté par Philippe Clouet, Paris, France-Empire, 1991, 225 p; Clermont-Ferrand, Paléo, 2002, 168 p.

DUGUAY-TROUIN, René, *Relation de l'expédition de Rio de Janeiro par une escadre des vaisseaux du Roy que commandait Monsieur Duguay-Trouin en 1711*, Paris, 1712.

DULOUP, Georges, « Les flibustiers, fidèles sujets du Roy […] », Paris, Imprimerie Nationale, 1928, extrait du *Bulletin de la Société de Géographie*, 1927 : traite du journal de Corneille Kelly (1698).

DUTERTRE, Jean-Baptiste R.P., *Histoire générale des Antilles habitées par les François*, Paris, T. de Jolly, 1667-1671, 4 vol, reéd. Fort-de-France, Horizons Caraïbes, 1973, 4 vol. 585, 501, 282 et 337 p.

Epistolario del general Zubiaur (1568-1605), Polentinos, Conde de (présentation), Madrid, Consejo Superior de Investigaciones científicas, 1946.

ESCAMPS, Henri d', *De l'abolition de la course maritime et de la déclaration du Congrès de Paris*, Paris, Ledoyen, 1858, 31 p.

EXQUEMELIN, Alexandre-Olivier, *Histoire des aventuriers flibustiers*, Réal Ouellet et Patrick Villiers (présentation), Presses Universitaires de Laval et PUP, 2005, 595 p. Version de 1686, annotations version néerlandaise de 1678.

FAULCONNIER, Pierre-Denis, *Description historique de Dunkerque, ville maritime et port de mer très fameux dans la Flandre occidentale…*, Bruges, Pierre Vande Cappelle et André Wydts, 1730, 2 tomes en 1 vol., 196 et 216 p.

FENTON, Edward, *The Troublesome Voyage of Captain Edward Fenton, 1572-1583*, Londres, Hakluyt Society, Vol. CXIII, 1959.

FORBIN-GARDANNE, Claude comte de, *Mémoires du comte de Forbin (1656-1733)*, Paris, Mercure de France, coll. Le temps retrouvé, 1993, 628 p.

FOURNIER, Georges père, *Hydrographie contenant la théorie et la pratique de toutes les parties de la navigation. Seconde Edition. Reveuë, corrigée & augmentée par l'Autheur avant son deceds. Plus la Navigation du Roy d'Escosse Jacques Cinquiesme du Nom, autour de son Royaume, & isles Hebrides & Orchades, sous la conduite d'Alexandre Lyndsay excellent Pilote Escossois*, à Paris, chez Jean Dupuis, rue Saint Jacques, à la Couronne d'or, 1667.

Further English Voyages to Spanish America, 1583-1594, Londres, Wright I. A. éd., Hakluyt Society, Vol. XCIX, 1951.

GARNERAY, Louis, *Corsaire de la République : voyages, aventures et combats*, Paris, Phébus, 2001, 356 p.

GAY, Oscar, *La course et les corsaires, questions de droit international*, Paris, E. Dentu, 1862, 47 p.

GILBERT, Sir Humphrey, *The Voyages and Colonizing Enterprises of Sir Humphrey Gilbert*, Londres, Quinn D. B. éd, Hakluyt Society, Vol. LXXXIII et LXXXIV, 1940.

GONNEVILLE, Binot Paulmier de, « Campagne du navire l'Espoir de Honfleur 1503-1505 », Avezac Armand (présentation), *Annales de voyages*, n° juin-juillet, Paris, 1869.

GOW, John, *An account of the conduct and proceesings of the late John Gow, alias Smith, captain of the late pirates*, Londres 1725, Edinburgh, Gordon Wright, éd. 1978.

GRAMMONT, Henri-Delmas de, *Histoire d'Alger sous la domination turque 1515-1830*, prés. Lemnouar Merouche (présentation), Bouchêne, 2002, 328 p.

GRANCHAMP, Pierre, « Documents concernant la course dans la régence de Tunis de 1764 à 1769 et de 1783 à 1843 », *Cahiers de Tunisie*, n° 19-20, 1957, p. 269-340.

GROTIUS, Hugo de, *Le droit de prise (de Jure praedae)*, Paris, E. Thorin, 1869, 359 p.

GROTIUS, Hugo, *Mare liberum, de la liberté des mers*, 1609, trad. A. Guichon de Grandpont, Paris, Imprimerie royale, *Annales maritimes et coloniales* 1845, fac-similé édité par le Centre de philosophie politique et religieuse, Caen, 1990, p. 654-717.

Guerra y diplomacia en el Mediterráneo : correspondencia inédita de Felipe II con Andrea Doria y Juan Andrea Doria, Vargas-Hidalgo, Rafael (présentation), Madrid, Ediciones Polifemo, 2002.

GUICHARD, Auguste-Charles, *Code des prises maritimes et des armements en course, contenant les lois anciennes et nouvelles, règlements, arrêtés et décisions concernant cette matière…*, 2 vol., Paris, An VII.

Guidon de la mer, des us et coustumes de la mer des contracts maritimes & commerce naval contenant le guidon pour ceux qui font marchandise, & qui mettent à la mer avec les asseurances d'Anvers & d'Amsterdam, 1575, site Fortunes de Mer 2001, 41 p.

HARRIOT, Thomas, *A Brief and True Report of the New Found Land of Virginia*, Londres, Mineola, New York, Dover Publications, facsimile reprint 1972.

JOHNSON, Captain Charles (alias Daniel DEFOE), *A General History of the Robberies & Murders of the most Notorious Pirates*, 1724, Londres, Conway Maritime Press, 2007, 370 p.

Journal d'un corsaire : expédition de M. Duguay-Trouin commandant l'escadre du Roi Louis XIV, campagne de Rio de Janeiro 3 juin 1711-6 février 1712, Michel Escorbiac (présentation), Paris, Paris Cyber Village, 2002, 282 p.

LA POPELINIÈRE, Henri Lancelot-Voisin de, *L'Amiral de France et par occasion de celui des autres nations,* Paris, T. Périer, 1584, 92 p.

LABAT, Jean-Baptiste. R P, *Nouveau voyage aux Isles de l'Amérique*, Paris, 3e éd, T Legras, 1742, 8 volumes et 4 tomes 420, 428, 402 et 410 p.

LANCASTER, Sir James, *The Voyages of Sir James Lancaster to Brazil and the East Indies, 1591-1603*, Londres, Foster Sir William éd., Hakluyt Society, Vol. LXXXV, 1940.

LAUGIER DE TASSY, *Histoire du royaume d'Alger Un diplomate français à Alger en 1724, avec l'état présent de son gouvernement, de ses forces de terre et de mer, de ses revenus, police, justice, politique et commerce,* Noël Laveau et André Nouschi (présentation), Paris, Loysel, 1992, 207 p.

LE FRÈRE, Jean, PIGUERRE, Paul-Hémile ou LA POPELINIÈRE, Henri Lancelot-Voisin de, *L'histoire de France enrichie des plus notables occurances survenues ez provinces de l'Europe & pays voisins, soit en paix soit en guerre tant par le fait séculier qu'eclesiastic : depuis l'an 1550 jusques a ces temps*, La Rochelle, A. Haultin, 1581.

LE GOLIF, Louis, *Cahiers de Louis-Adhémar-Timothée Le Golif dit Borgnefesse, capitaine de la flibuste*, Gustave Alaux (présentation), Paris, B Grasset, 2004, 230 p.

LE PERS, Jean-Baptiste R.P., *La tragique histoire des flibustiers. Histoire de Saint-Domingue et de l'île de la Tortue, repaires des flibustiers, écrite vers 1715*, recueillie par P.-B. Berthelot, Paris, G. Grès, 257 p.

LEBEAU, Sylvain, *Nouveau code des prises ou Recueil des édits, déclarations, lettres patentes, arrêts, ordonnances, règlements et décisions sur la course et l'administration des prises, depuis 1400 jusqu'au*

mois de mai 1789; suivi de toutes les lois, arrêtés, messages et autres actes qui ont paru depuis cette dernière époque jusqu'à présent, 3 tomes, Paris, An VII-An IX.

LEDIARD, Thomas, *Histoire navale d'Angleterre depuis la conquête des Normands jusqu'à la fin de l'année 1734*, trad. M. de Puisieux, frères Duplain, Lyon, 1751, t. I (668 p.), t. II (707 p.), t. III (1689-1734, 748 p.)

LÉRY, Jean de, *Histoire d'un voyage fait en la terre du Brésil (1557)*, Frank Lestringant, (présentation), Montpellier, Presses du Languedoc Max Chaleil éd., 1992, 263 p.

Livre du Consulat contenant les loix, ordonnances, statutz et coustumes touchant les cotratz, marchandises, négociation maritime et de la navigation, tant entre marchandz, que Patrons de Navire, et autres mariniers. Nouvellement traduict de language Espaignol et Italien en Francoys, Aix-en-Provence, P. Roux, 1577, 288 p.

MABLY, abbé Gabriel Bonnot de, *Droit public de l'Europe fondé sur les traités*, La Haye, 1746, 2 vol. (la troisième éd. de 1648 contient un article sur l'abolition de la course).

MAHÉ DE LA BOURBONNAIS, *Mémoires des îles de France et de Bourbon*, Auguste Toussaint (présentation), Saint-Denis de la Réunion, G. Daudé, 1937, 203 p.

MAINWARING, Henry, *Of the Beginnings, Practices and Suppression of Pirates, in The Life and Works of Sir Henry Mainwaring*, Vol. II, Publications of the Navy Records Society, Vol. LVI, Londres, Navy Record Society, 1922.

MARTEILHE, Jean, *Mémoires d'un galérien du Roi-Soleil*, André Zysberg (présentation), Paris, Mercure de France, Le Temps retrouvé, 2001, 423 p.

MARTENS, Georg Friedrich Von, *Essai concernant les armateurs, les prises et surtout les reprises d'après les lois, les traités et les usages des Puissances maritimes de l'Europe*, Gottingue, J.-C. Dietrich, 1795, 212 p.

MASSERTIE, François, « Journal de bord d'un flibustier 1686/1693 », *Bulletin de la Société des Sciences et Arts de Bayonne*, Édouard Ducéré (présentation), Bayonne, tome XVI, 1894 et tome XVII, 1895.

MAYNARDE, Thomas, *Sir Francis Drake his Voyage, 1595, by Thomas Maynarde, together with the Spanish Account of Drake's attack on Puerto Rico*, Londres, Cooley W. D. (présentation), Hakluyt Society, Vol. IV, 1849.

MENENDEZ DE AVILES, Pedro, *Cartas sobre la Florida (1555-1574)*, Juan Carlos Mercado (présentation), Iberoamericana, Madrid, 2002.

MOREL, Anne, *Catalogue de liquidations des courses de corsaires armés à Saint-Malo (1799-1835)*, Service Historique des Armées, Vincennes, 1966, 56 p.

MOTE, Humphrey, *The Primrose of London, with her valiant adventure on Spanish coast (1585)*.

NORRIS, John et DRAKE, Francis, *The expedition of Sir John Norris and Sir Francis Drake to Spain and Portugal 1589*, Aldershot, Temple Smith, Brookfield, Gomar, 1988, 380 p.

PÉRAY, Jacques-Aimé, *Le chapelier pirate, prés. Edmond Péray*, Paris, Seghers, 1991, 380 p.

Piracy, Slavery and Redemption: Barbary captivity narratives from early modern England, Daniel J. Vitkus (présentation), New York, Columbian University Press, 2001, 416 p.

Pirates et corsaires dans les mers de Provence (XVe-XVIe siècles). Letras de la costiera, Philippe Rigaud (présentation), Paris, CTHS, 2006, 277 p.

PLUCKET, Pierre Edouard, *Mémoires de Plucket, dernier corsaire dunkerquois (1759-1845),* (1843), Alain Cabantous (présentation), Dunkerque, Westhoek, 1979, 419 p.

POINTIS DESJEANS, Jean-Bernard baron de, *Relation de l'expédition de Carthagène faite par les Français en 1697*, héritiers de A Schelte, Amsterdam, 1698, VIII-143 p.

RALEIGH, Sir Walter, *Raleigh's Works*, 8 vol., Oldys W. Birch T. éd., 1829.

RAVENEAU DE LUSSAN, *Journal du voyage fait à la mer du Sud avec les flibustiers de l'Amérique en 1684 et années suivantes*, Paris, J.-B. Coignard, 1689 ; rééd. par P. Villiers sous le titre *Les flibustiers de la mer du Sud*, Paris, France-Empire, 1992, 297 p.

Relation d'un voyage dans les possessions espagnoles de l'Amérique 1657/1660 ou *Expédition de flibustiers à La Plata commandée par le chevalier H. de Fontenay*, Cahingt, Henri, (présentation), *Les Amis du vieux Dieppe*, 1937, n° 3 et 4, Dieppe, p. 7-60.

RIBAULT, Jean, LAUDONNIÈRE, René de la *et alii*, *Les Français en Amérique, Les Français en Floride*, choix de textes Suzanne Lussagnet, Paris, PUF, 1960, 267 p.

RINGROSE, Basil, *The History of the buccaneers of America ; containing detailed accounts of those bold and daring freebooters ; chiefly along the Spanish Main, in the West Indies, and in the great South Sea, succeeding the civil wars in England*, 1856, on line version.

Roanoke Voyages 1584-1590, Londres, Quinn D. B. (présentation), Hakluyt Society, Vol. CIV et CV, 1955.

ROCHEFORT, Charles de, *Histoire naturelle et morale des Isles Antilles de l'Amérique*, Rotterdam, 1658, 2 vol., 581 p.

ROGERS, Woodes, *The Journal of Captain Woodes Rogers 1708-1711*, 1712, Londres, 1894, Robert C. Leslie.

SAINT-YVES, G., « La flibuste et les flibustiers (documents inédits sur Saint-Domingue et la Tortue au XVII[e] siècle), *Bulletin de la Section de Géographie du Comité des Travaux historiques*, 1923, t. 38.

SAVARY DES BRUSLONS, Jacques, *Dictionnaire universel du commerce*, 3 volumes, Paris, 1723-1730.

SENNES de et CHAULDET, *La triumphante victoire faicte par les François sur la mer par Monsieur de Sennes capitaine coronal de trois galères tant de Hofleu que du Hable pour le Roy nostre sire avec le nombre des navires tat prins que mis en fons et aussi une autre prinse faicte par le capitaine Chauldet natif de Honfleu avec aultre prinse faicte sur la dicte mer par les Diepoys*, Rouen, J. Lhomme, 1544.

SHARP, Bartholomew, *Captain Sharp's Journey over he Isthmus of Darien and Expedition into the South Seas. Written by Himself*, Londres, William Hack, 1699 ; réédition : *Journal de l'expédition du capitaine Sharp*, Paris, Cartouche, 2009, 64 p.

SHELVOCKE, George, *A privateer's voyage round the world by way of the Great South Seas Performed in the Years 1719-1722*, Londres, J. Cape, 1930, 285 p.

SMITH, Aaron, *The Atrocities of the Pirates*, 1997.

SPEILBERGEN, Joris Van, *The East and West Indian Mirror, Being an Account of Joris Van Speilbergen's voyage Round the world, 1614-1617*, 1619, Londres, Hakluyt Society, 1906.

SURCOUF, Robert-Auguste-Emmanuel, *La vie du corsaire malouin Robert Surcouf : avec les récits de ses voyages aux Indes*, Paris, Librairie commerciale et artistique, 1967, 353 p.

TASSIN, *Journal historique des campagnes du capitaine Thurot sur les côtes d'Écosse et d'Irlande en 1757 et 1758*, Dunkerque, Cuissart, 1760, 87 p.

The letters of John III, King of Portugal, 1521-1557, Ford G.-M.-P. (présentation), Cambridge, Harvard University Press, 1931, xxx - 408 p.

THÉVET, André, *Les Français en Amérique pendant la deuxième moitié du XVIe siècle, le Brésil et les Brésiliens*, Suzanne Lussagnet (choix de textes), Paris, PUF, 1953, 346 p.
TROUGHTON, Thomas, *Barbarian Cruelty. A Narrative of the Sufferings and Hardships endured by the crews of the Inspector Privateer and Litchfield Man-of-War shipwrecked on the Coast of the Dominions subject to the Emperor of Morocco*, Exeter, 1788.
URING, Nathaniel, *The Voyages and Travels od Captain Nathaniel Uring*, Londres, A. Dewar, 1928.
VALIN, René-Josué, *Traité des prises ou Principes de la jurisprudence française concernant les prises qui se font sur mer*, 2 volumes, La Rochelle, J. Legier, Paris, Mérigot père, 1763.
VAUBAN, Sébastien, « Mémoire concernant la caprerie, la course et les privilèges dont elle a besoin pour se pouvoir établir », novembre 1695, in *Oisivetés de M. de Vauban*, Paris, 1842-1843, 2 vol ; réédition 2008.
WAFER, Lionel, *A new voyage and Description of the Isthmus of America*, 1699.
WHITE, John, *America : 1585. The Complete Drawings of John White*, Paul H. Hulton (présentation), Chapel Hill, University of North Carolina Press, 1984, 233 p.
WILLIAM, Robert, *Memoirs of a Buccaneer*, 1900, Rio Grande Press, réédition, 1990.

BIBLIOGRAPHIE

A. GÉNÉRALITÉS

ADAM, Paul, « Esquisse d'une typologie de la course et de la piraterie », *Course et Piraterie, XVe colloque de la Commission internationale d'Histoire maritime*, San Francisco, août 1975, Paris, CNRS, 1975, p. 917-955.
AMENEDO COSTA, Mónica, « La guerra, el corso marítimo y sus repercusiones », *El gobierno y el control del mar*, 2008, p. 1-14.
ANDERSON, J. L., « Piracy and World History. An Economic Perspective on Maritime Predation », *Journal of World History*, Vol. VI, 1995, p. 175-199.
ANSELMI, S., « La guerra di corsa nel Mediterraneo nei secoli XVe-XVIIIe », *Il Velttro*, n° 3, 1979, p. 197-213.
APPLEBY, John C., *Under the Bloody Flag, Pirates of the Tudor Age*, Londres, The History Press, 2009.
APPRIOU, Daniel et BOZELLEC, Erwan, *L'Alcide, corsaire de Saint-Malo : la guerre de course et l'histoire d'une corvette de 1745 à nos jours*, Spézet, Coop Breizh, 1997, 166 p.
AZCARRAGA Y BUSTAMENTE, Jose Luis, *El corso maritimo, concepto, justification e historia*, Madrid, Consejo Superiores de Investigaciones Cientificas, Instituto Francisco de Vitoria, 1950.
BAER, Joel H., *Pirates of the British Isles*, Stroud, Tempus Publishing, 2005, 256 p.
BARBICHE, Jean-Paul, *Les Antilles britanniques, de l'époque coloniale aux indépendances*, Paris, l'Harmattan, 1989, 299 p.
BARRAULT, Jean-Michel, *Pirates des mers d'aujourd'hui*, Paris, Gallimard, 2007, 174 p.
BELGRAVE, Sir Charles, *The Pirate Coast*, Londres, G Bell & Sons, 1966, 200 p.
BELHAMISSI, Moulay El Hadj, « Course et contre-course en Méditerranée ou comment les Algériens tombaient en esclavage (XVIe siècle-1er tiers du XIXe siècle) », *Cahiers de la Méditerranée*, Vol. LXV, déc. 2002.

BELHAMISSI, Moulay, *Histoire de la marine algérienne (1516-1830),* Alger, Entreprise nationale du livre, 1986, 187 p.
BELHAMISSI, Moulay, *Les captifs algériens et l'Europe chrétienne,* Alger, Entreprise nationale du livre, 1988, 166 p.
BELHAMISSI, Moulay, *Marine et marins d'Alger à l'époque ottomane (1518-1830)*, Bordeaux, thèse, 1986, 3 vol., 802 p.
BELOV, M., « L'organisation de la lutte contre les corsaires par le gouvernement russe, aux XVIe-XVIIIe siècles, sur la route maritime venant de l'Europe occidentale vers Arkhangelsk », *Course et Piraterie, XVe colloque de la Commission internationale d'Histoire maritime*, San Francisco, août 1975, Paris, CNRS, 1975, p. 388-396.
BESSON, Maurice, *Vieux papiers du temps des isles*, Paris, Société d'Édition géographique, maritime et coloniale, 1925, 192 p. et 1930, 191 p.
BIDDULPH, John, *The Pirates of Malabar and An Englishwoman in India Two Hundred Years Ago*, 1907, Gutenberg Ebook, 2006, 124 p. (+ illustrations, cartes et plans).
BIGARD, Louis, « Corsaires et négriers », *Journal de la Marine marchande*, 28 juill. 1927, p. 1161-1162.
BINAUD, Daniel, « Note sur les corsaires de Bordeaux de la fin du XVIIe siècle à 1815 », Silvia Marzagalli (dir.), *Bordeaux et la Marine de guerre XVIIe-XXe siècles*, Presses Universitaires de Bordeaux, 2002, p. 121-124.
BINAUD, Daniel, *Les corsaires de Bordeaux et de l'estuaire, 120 ans de guerre sur mer*, Biarritz, Atlantica, 1999, 294 p.
BONO, Salvatore, « Corsari europei contro il Maghreb nei secoli XVIe-XVIIIe », *Islam. Storia e Civiltà*, n° 3, 1984, p. 201-205.
BONO, Salvatore, « Guerra corsara e commercio nel Maghreb barbaresco (secoli XVIe-XIXe) », *El comerç alternatiu. Corsarisme I contraban (ss. XVe-XVIIIe)*, Mayorque, 1990, p. 133-144.
BONO, Salvatore, « Schiavi musulmani sulle galere e nei bagni d'Italia dal XVIe al XIXe secolo », *Le genti del mare Mediterraneo*, Naples, 1981, p. 837-875.
BONO, Salvatore, *I corsari barbareschi,* Turin, R.A.I., 1964, 516 p.
BONO, SalVatore, *Les corsaires en Méditerranée*, Maroc, La Porte, Paris, Paris-Méditerranée, 1998, 255 p.
BONO, Salvatore, *Schiavi musulmani nell'Italia moderna, galeotti, vu'cumprà, domestici,* Pérouse, ESI, 1999, 595 p.
BOTTING, Douglas, *Pirates et flibustiers, la grande aventure de la mer*, trad. de l'anglais, Time-Life, 1979, 192 p.
BOYER, Pierre, « État pirate ou État corsaire : les Barbaresques », Gérard A. Jaeger (dir.), *Vues sur la piraterie*, Paris, Tallandier, 1992, p. 61-69.
BOYER, Pierre, « Les renégats et la marine de la Régence d'Alger », *Revue de l'Occident musulman et de la Méditerranée*, Vol. XXXIX, 1985-1, p. 93-106.
BRADFORD, Alfred S., *Flying the black flag : a brief history of piracy*, Westport/Londres, Praeger, 2007, 210 p.
BRUIJN, Jaap R., « Les États et leurs marines de la fin du XVIe siècle à la fin du XVIIIe siècle », Philippe Contamine (dir.), *Guerre et concurrence entre les États européens du XIVe au XVIIIe siècle*, Paris, PUF, 1998, p. 83-121.
BUHNAU, Ludwig, *Histoire des pirates et des corsaires* (Piraten und Korsaren der weltgeschichte), trad. P. Kuperman, Paris, Hachette, 1965, 317 p.

BURNETT, John S., *Dangerous Waters: modern piracy and terror on the high seas*, New York, E. P. Dutton, 2002, 320 p.

BURNS, Sir Alan, *History of the British West Indies*, Londres, G Allen, 1965, 849 p.

BUTEL, Paul, *Histoire de l'Atlantique de l'Antiquité à nos jours*, Paris, Perrin, 1997, 358 p.

BUTI, Gilbert, « Saint-Tropez : cité corsaire ou de corsaires ? », Gilbert Buti (dir.), *Corsaires et forbans en Méditerranée XIVe-XXIe siècle*, Paris, Riveneuve éditions, 2009, p. 275-288.

BUTI, Gilbert, « Saint-Tropez, cité corsaire et patrie de Suffren ? » Alain Cabantous (dir.), *Mythologies urbaines. Les villes entre histoire et imaginaire*, Rennes, PUR, 2004, p. 45-66.

CABANTOUS, Alain, « Des villes en général et de Dunkerque en particulier », *Mythologies urbaines. Les villes entre histoire et imaginaire*, Alain Cabantous (dir.), Rennes, PUR, 2004, p. 17-34.

CABEZAS Y ABEZAS, César, « Aventuras de los piratas a través del mundo », *Revista del Instituto de Historia Maritima*, n° 21, juill 1997, p. 7-26.

CALEGARI, A., « Femmes pirates et corsaires », *La Revue maritime*, août 1952, p. 1012-1015.

CAMPO, J. N. F. M., « A Asymmetrie, Disparity and Cyclity : charting the piracy conflict in colonial Indonesia », *International Journal of Maritime History*, n° 19/1, 2007, p. 35-62.

CLARK, Grover, « The English Practice with Regard to Reprisals by Private Persons », *The American Journal of International Law*, Vol. XXVII, n° 4, oct. 1933, p. 694-723.

CLOWES, William Laird, *The Royal Navy, a history from the earliest times to the present*, Low, London, 1899, 1re éd., Londres, Chatham Publishing, 1996, 7 vol., Vol. I (from pre-Roman times to the defeat of the Spanish Armada) 697 p., Vol. II (James I's Accession in 1603 to the Peace of Utrecht en 1714) 593 p., Vol. III (The accession of George III in 1715 to the outbreak of the French Revolution in 1793) 609 p.

CORDINGLY, David (dir.), *Pirates : Terror on the High seas from the Caribbean to the South China Sea*, Atlanta, Turner Publishing, 1996.

CORDINGLY, David et FALCONER, John, *Pirates : Fact & Fiction*, Londres, Collins & Brown, 1992.

CORDINGLY, David, *Life among the pirates : the romance and the reality*, Londres, Little, Brown and co, 1995.

CORDINGLY, David, *Under the Black Flag : The Romance and the Reality of Life among the Pirater*, San Diego, New York, Londres, Random House Trade Paperback Edition, 1997, rééd. 2006, 295 p.

COULET DU GARD, René, *La course et la piraterie en Méditerranée (XVe-XVIIIe)*, Paris, France-Empire, 1980, 315 p.

COURSE, A. G., *Pirates of the Eastern Seas*, Frederick Muller, 1966.

COURTINAT, Roland, *La piraterie barbaresque en Méditerranée XVIe-XIXe*, J. Gandini, 2003, 139 p.

CROOKER, William S., PEIRCE Elizabeth, *Saladin : piracy, mutiny & murder on the high seas : a historical narrative*, Halifax, Nimbus Publishing, 2006, 119 p.

CROOKER, William S., *Pirates of the North Atlantic*, Halifax, Nimbus Publishing, 2004, 136 p.

CROWHURST, R. Patrick, *The Defense of British Trade 1689-1815*, Folkestone, Dawson, 1977, 281 p.

DAGUET, Serge, « Traite et piraterie, pirates et négriers », Gérard A. Jaeger (dir.), *Vues sur la piraterie*, Paris, Tallandier, 1992, p. 132-141.

DAMER, Powell John, *Bristol Privateers and Ships of War*, Bristol, Arrowsmith, 1930.

DANEY, Sidney, *Histoire de la Martinique depuis la colonisation jusqu'en 1815*, Fort-Royal, E Ruelle, 1846, 5 Vol. XXI-325, 430, 402, 326, 448 p.

DANIGO, Joseph-Marie, « Chrétiens aux prises avec les barbaresques », *Mémoires de la Société d'Histoire et d'Archéologie de Bretagne*, T. XXX, 1950, p. 49-63.

DAVID, Ralph, « Seaman's Sixpences. An Index of Commercial Activity, 1697-1828 », *Economica*, Vol. XXII, 1956, p. 150-166.

DAVIS, Robert C., *Esclaves chrétiens, maîtres musulmans (1500-1800)*, Paris, Chambon, 2006 (trad. 2003), 333 p.

DELUMEAU, Jean, « La guerre de course sous l'Ancien Régime », *Course et Piraterie, XVe colloque de la Commission internationale d'Histoire maritime*, San Francisco, août 1975, Paris, CNRS, 1975, p. 271-298.

DESCHAMPS, Hubert, *Pirates et flibustiers*, Paris, PUF, QSJ n° 554, 1952, 120 p.

DESSALES, Adrien, *Histoire générale des Antilles*, France Librairie, Paris 1847-1848, 5 vol.

DEVÈZE, Michel, *Antilles, Guyanes, la mer des Caraïbes de 1492 à 1789*, Paris, SEDES, 1977, 383 p.

DUCÉRÉ, Édouard, *Les corsaires*, Bayonne, Harriet, 1980, 407 p.

DURAND, Loup, *Pirates et barbaresques en Méditerranée (XVe-XVIIIe)*, Avignon, Aubanel, 1975, 264 p.

EARLE, Peter, *Corsairs of Malta & Barbary*, Londres, Sidgwick & Jackson, 1970, 307 p.

EARLE, Peter, *The Pirate Wars*, Londres, Methuen Publishing, 2003, Thomas Dunne Books, rééd. 2006, 304 p.

EMMER, Pieter C., *Les Pays-Bas et la traite des Noirs*, Paris, Karthala, 2005, 209 p.

EMMER, Pieter, « The Dutch West-India company, 1621-1791 : Dutch or Atlantic ? », L. Blusse (dir.), *Companies and trade, Essay on India Companies during the Ancien Regime*, 1981, p. 71-95.

FILLIOT, Jean-Michel, « Pirates et corsaires dans l'océan Indien », *Course et Piraterie, XVe colloque de la Commission internationale d'Histoire maritime*, San Francisco, août 1975, Paris, CNRS, 1975, p. 766-784.

FISHER, Sir Godfrey, *Barbary Legend : War, Trade and Piracy in North Africa 1415-1830*, Oxford, Clarendon Press, 1957, 349 p., *Légende Barbaresque*, Alger, Office des publications universitaires, 2002.

FONER, Philip Sheldon, *Historia de Cuba y sus relaciones con estados Unidos 1492-1845 : 1er volume de la conquista de Cuba a la escalera*, Instituto cubano del Libro, La Havane, 1973, Vol. I, 251 p.

FONTENAY, Michel et TENENTI, Alberto, « Course et piraterie méditerranéennes de la fin du Moyen-Âge aux débuts du XIXe siècle », *Course et Piraterie, XVe colloque de la Commission internationale d'Histoire maritime*, San Francisco, août 1975, Paris, CNRS, 1975, p. 78-131, repris dans *Revue d'Histoire maritime*, n° 6, 2006, p. 173-228.

FONTENAY, Michel, « Contrebande, course et piraterie dans les eaux de l'Archipel aux XVIe, XVIIe et XVIIIe siècles », *Proceedings of the Second International Sifnean Symposium*, Athènes, 2005, p. 349-360.

FONTENAY, Michel, « Il mercato maltese degli schiavi al tempo dei cavalieiri di San Giovanni (1530-1798), *Quaderni Storici*, n° 107, août 2001, p. 391-413.

FONTENAY, Michel, « Le développement urbain du port de Malte du XVIe au XVIIIe siècle », *Revue du Monde Musulman et de la Méditerranée*, n° 71, 1994/1, p. 91-108.

FONTENAY, Michel, « Les derniers feux du corso chrétien à Malte (1679-1798) », Christiane Villain-Gandossi *et alii* (dir.), *Méditerranée mer ouverte*, Malte fond. int., universités de Montpellier et d'Aix, 2 vol., 1997, p. 209-226.

FONTENAY, Michel, « Les missions des galères de Malte : 1530-1798 », *Guerre et Commerce en Méditerranée IX-XXe siècles*, Veyrier, Coll. Kronos, Paris, 1991, p. 103-122.

FROSTIN, Charles, *Révoltes blanches à Saint-Domingue au XVIIe et au XVIIIe siècles*, Paris, l'Ecole, 1975, 407 p., Rennes, PUR, 2008, 265 p.

FULLER, Basil, LESLIE-MELVILLE Robert, *Pirate Harbours and Their Secrets*, Londres, Stanley Paul & co, 1935.

GAID, Mouloud, *L'Algérie sous les Turcs*, Alger, Éd. Mimouni, 1991, 239 p.

GERHARD, Peter, *Pirates of the Pacific, 1575-1742, Lincoln et Londres*, University of Nebraska Press, 1960, 1990, 274 p.

GERHARD, Peter, *Pirates on the West Coast of New Spain, 1575-1742*, Cleveland, Arthur H. Clark, 1960.

GIACCHERO, Giulio, *Pirati barbareschi schiavi e galeotti nella storia e nella legenda ligure*, Gênes, SAGEP, 1970, 267 p.

GIARD, Michel, *À l'abordage ! Corsaires, Pirates et Flibustiers de l'histoire au cinéma*, Condé-sur-Noireau, Charles Corlet, 1996, 238 p.

GLETE, Jan, *Navies and Nations : Warships, Navies and State Building in Europe and America 1500-1860*, 2 vol., Stockholm, Acta Universitatis Stockholmiensis, 1993, 752 p.

GONZALEZ DE VEGA, Gerardo*, Mar Brava : Historia de piratas, corsarios y negreros espanoles*, Barcelone, Ediciones B, 1999.

GOSSE, Philip, « Piracy », *Mariner's Mirror*, n° 36, 1950.

GOSSE, Philip, *Histoire de la piraterie*, Paris, Payot, 1978, 383 p.

GOSSE, Philip, *The Pirates'Whos'Who, Giving Particulars of the Lives and Deaths of the Pirates, and Buccaneers*, New York, B. Franklin, Burt Franklin Research and Source Works Series 119, 1968.

GOUTALIER, Régine, « Privateering and Piracy », *Journal of European History*, Vol. VI, 1977, n° 1, p. 199-213.

HAFFNER, Léon, *Deux corsaires : les exploits de Surcouf – Jean Bart et la marine de son temps*, Paris, éd. Du Gerfaut, 2001, 380 p.

HARDING, Nicholas B., « North African Piracy, the Hanoverian carrying trade and the British State, 1728-1828 », *Historical Journal*, n° 43, 2000, p. 25-47.

HARDING, Richard, *The Evolution of the Sailing Navy, 1509-1815*, New York, St Martin's Press, 1995, 181 p.

HEREDIA HERRERA, Antonia, « Las fortificaciones de la isla Margarita en los siglos XVI, XVII y XVIII », *Anuario de Estudios Americanos*, t. XV, Séville, 1958, p. 429-514.

HILL, Samuel Charles, « Episodes of Piracy in the Eastern Seas », *Indian Antiquary*, n° 48, 1919, p. 224-226.

HILL, Samuel Charles, « Notes on Piracy in Eastern Waters », *Indian Antiquary*, n° 55, 1926, p. 98-105.

HIRRIEN, Jean-Pierre, *Corsaires ! Guerre de course en Léon 1689-1815*, Morlaix, Skol vreizh, 2004, 388 p.

HOBSBAWM, Eric John, *Bandits*, Londres, Pelican Books, 1972, *Les Bandits*, trad. De l'anglais, Paris, Zones, 2008, 216 p.

HOPKINS, Frank, « Piracy : the new growth industry », *Soldier of Fortune*, partie 1, Vol. XXV, mars 2000, n° 3, p. 54-59 et 74 ; partie 2, Vol. XXV, avril 2000, n° 4, p. 48-53 et 70-71 ; partie 3, Vol. XXV, avril 2000, n° 5, p. 54-58, 72.

HOPPÉ, Emil Otto, *Pirates, Buccaneers and Gentlemen Adventurers*, New York et Londres, 1972.

HORWOOD, Harold et BUTTS Edward, *Pirates & Outlaws of Canada, 1610-1932*, Toronto, Doubleday Canada, 1984.

HUETZ DE LEMPS, Alain, *Histoire du rhum*, Paris, Desjonquières, 1997, 287 p.

HUNTER, Mark C., « Anglo-American political and naval response to West Indian piracy », *International Journal for Maritime History*, n° 13/1, 2001, p. 63-93.
HURD, Sir Archibald, *The Reign of the Pirates*, Londres, Heath Cranton Ltd, 1925.
IHDE, Erin, « Pirates of the Pacific : the convinct seizure of the Wellington », *The Great Circle. Journal of the Australian Association for Maritim History*, n° 30/1, 2008, p. 3-17.
ISRAËL, Jonathan I., *Dutch Primacy in World Trade, 1585-1740*, Oxford, Clarendon Press, 1989, XXI, 462 p
JACQUIN, Philippe, *Sous le pavillon noir. Pirates et flibustiers*, Gallimard, Paris, 2001, 160 p.
JAEGER, Gérard A., *Les aventuriers de la mer : bibliographie thématique (XVIe-XXe siècle)*, Lausanne, Front littéraire, 1983, 178 p.
JAEGER, Gérard A., *Pirates, flibustiers et corsaires : histoire et légendes d'une société d'exception*, Avignon, Aubanel, 1987, 285 p.
JENKINS, Edward Hopkins, *Histoire de la Marine française, des origines à nos jours*, Paris, Albin Michel, trad. R Albeck, 1977, 428 p.
JOHN, Arthur H., « The Principal Officers of the Navy », *Mariner's Mirror*, Vol. XIV, 1928, p. 32-54.
KADDACHE, Mahfoud, *L'Algérie durant la période ottomane*, Alger, 1991.
KAISER, Wolfgang (dir.), *Le commerce des captifs : les intermédiaires dans l'échange et le rachat des prisonniers en Méditerranée, XVe-XVIIIe siècle*, Rome, EFAR, 2008, 406 p.
KENDALL, Charles W., *Private Men-of-War*, Philip Allen, 1931.
KLAUSMAN, Ulrike *et alii*, *Women Pirates : And the Politics of the Jolly Roger*, Montréal, New York et Londres, Black Rose Books, 1997.
KORTEWEG, Joke, *Kaperbloed en koopmansgeest. De legale zeeroof door de eeuwen heen*, Amsteradm, Uitgereij Balans, 2006, 342 p.
LA CROIX, Robert de, *Histoire de la piraterie*, Paris, France-Empire, 1974, Ancre de Marine, 1995, 388 p.
LA MACHE, Charles, *La guerre de course dans le passé, dans le présent et dans l'avenir*, thèse de droit, Dijon, A. Pedone, 1901, 181 p.
LA NICOLLIÈRE TEIJERO, Stéphane de, « La course et les corsaires », *Revue de Bretagne et de Vendée*, t. LX, 1886/2, p. 162-188 ; 297-308 ; 357-370 ; 422-450.
LA NICOLLIERE-TEIJERO, Stéphane de, *La course et les corsaires du port de Nantes*, Laffitte reprints, Marseille, 1978, 448 p.
LA RONCIERE, Charles de, *Histoire de la Marine française*, Plon, Paris, 2e à 3e éd., Vol. III (La guerre d'Italie, liberté des mers, 1914, 612 p.), Vol. IV (En quête d'un empire colonial, Richelieu, 1923, 739 p.), Vol. V (La guerre de Trente ans, Colbert, 1934, 408 p.), Vol. VI (Le crépuscule du Grand Règne, l'apogée de la course, 1932, 603 p.).
LAGARTEMPE, Laurent, *Histoire des Barbaresques*, Versailles, Éd. de Paris, 2005, 293 p.
LAMANT-DUHART, Hubert, *Saint-Jean-de-Luz : histoire d'une cité corsaire*, Saint-Jean-de-Luz, Ekaldia, 1992, 342 p.
LAMBERT, G., *Histoire de Toulon*, t II, Toulon, 1886, 139 p.
LANE, Kris E., *Blood and Silver : a History of Piracy in the Caribbean and Central America*, Oxford, Signal Books, 1999, 230 p.
LANE, Kris E., *Pillaging the Empire : Piracy in the Americas 1500-1750*, Londres, New York, ME Sharpe, 1998, 237 p.

LAPOUGE, Gilles, *Les pirates. Forbans, flibustiers, boucaniers et autres gueux de mer*, Paris, Phébus, 2001, 234 p.

LASSUS, Alfred et DARRIGRAND, Pierre, *Biarritz, ses marins, ses corsaires*, Biarritz, J 1 D, 1997, 311 p.

LE BOUËDEC, Gérard, *Les Bretons sur les mers*, Rennes, Ouest-France, 1999, 252 p.

LE SUEUR, Boris, *Les troupes coloniales sous l'Ancien Régime*, Tours, thèse de doctorat, Université François Rabelais, 2007, 1540 p.

LEHR, Peter (éd.), *Violence at sea : piracy in the age of global terrorism*, Londres/New York, Routledge, 2007, 274 p.

LESPAGNOL, André, « Saint-Malo « cité corsaire ». Réflexions sur la construction de l'image mythique d'une cité portuaire », *La ville maritime, temps, espaces et représentations*, Paris, 1998, p. 45.

LESPAGNOL, André, « Saint-Malo "ville mythique" ? Les deux âges de la construction d'une mythologie urbaine », Alain Cabantous (dir.), *Mythologies urbaines. Les villes entre histoire et imaginaire*, Rennes, PUR, 2004, p. 34-44.

LLOYD, Christopher, *The British seaman 1200-1860 : a social survey*, Londres, Collins, 1968, Rutherford, 1970.

LOMÉNIE, Emmanuel BEAU de, « Les dessous financiers de la guerre de course », *La Revue maritime*, 1933, 2e sem., p. 577-590.

LÓPEZ NADAL, Gonçal, « El corsarismo mediterráneo entre los tratados de Utrecht y Paris (1715-1856) : primeras reflexiones », *Estudis d'Història Econòmica,* Palma de Mayorque, 1991/2, p. 95-110.

LUCIE-SMITH, Edward, *Outcasts of the Seas : Pirates and Piracy*, Londres et New York, Padington Press, 1978.

LYDON, James Gavin, *Pirates, Privateers and Profits*, Upper Saddle, New Jersey, Gregg Press, 1970, 303 p.

MACINTYRE, Donald, *The Privateers*, 1975.

MACLAY, E. S., *A History of American Privateers*, New York, D. Appleton & co, 1899.

MAFRICI, Mirella, *Mezzogiorno e pirateria (secoli XVI-XVIII)*, Naples, E.S.I., 1995, 356 p.

MAHAN, Alfred Thayer, *Influence de la puissance maritime dans l'Histoire*, Paris, Bibliothèque des Introuvables, 2001, 458 p.

MALLARI, Francisco, « The Spanish Navy in the Philippines, 1589-1787 », *Philippines Studies*, Vol. XXXVII, 1989, n° 4, p. 412-439.

MALLIA MILARRES, Victor, *Hospitaller Malta 1530-1798*, Mireva Publications, thèse, 1993, 789 p.

MALLIA-MILANES, Victor, *Venice and Hospitaller Malta, 1530-1798. Aspects of a relationship*, Malte, 1992.

MALO, Henri, *Les derniers corsaires : Dunkerque (1715-1815)*, Paris, Émile-Paul frères, 1925, 292 p.

MARLEY, David F., *Pirates and Privateers of the Americas*, Santa Barbara, Denver et Londres, ABC-CLIO, 1994, 458 p.

MARRIN, Albert, *The sea rovers : pirates, privateers and buccaneers*, New York, Atheneum, 1984.

MARTIN-CORRALES, Eloy, « Les répercussions de la course espagnole sur l'économie maritime marocaine (XVIe-XVIIIe), *Revue Maroc Europe*, n° 11, 1997-1998, p. 227-248.

MARTIN-CORRALES, Eloy, *Comercio de Cataluña con el Mediterràneo musulmàan, siglos XVIe-XVIIIe : el comercio con los « enemigos de la fe »*, Barcelone, Bellaterra, 2001.

MARTIN-DEIDIER, Annick, *La guerre de course à Saint-Malo de 1688 à 1814*, thèse d'histoire, Paris I, 1976, 552 p.

MARTÍNEZ LÓPEZ, Manuel, *Piratas y corsarios en las costas de Alicante*, San Vicente, Club Universitarios, 2006, 163 p.
MARX, Jenifer, *Pirates and Privateers of the Caribbean*, Floride, Krieger Publishing, 1992, 310 p.
MASSON, Paul, *Histoire des établissements et du commerce français dans l'Afrique barbaresque (1560-1793)*, Paris, Hachette, 1903, 678 p.
MAXWELL, Kenneth, « Pirate Democray », *New York Review of Books*, n° 44, 6 mars 1997, p. 34-37.
MAY, Robert E., *Manifest destiny's underworld : filibustering in antebellum America*, Chapel Hill (NC), University of North Carolina Press, 2002, 426 p.
MAZZARELLA, S., *Il libro delle torri. Le torri costiere di Sicilia nei secoli XVI-XIX*, Palerme, Sellerio, 1985.
MERRIEN, Jean, *Histoire des Corsaires*, L'Ancre de marine, Saint-Malo, 2003, 239 p.
MERRIEN, Jean, *Histoire mondiale des pirates, flibustiers et négriers*, Paris, Grasset, 1959, 487 p.
MEYER, Jean, « La course : romantisme, exutoire social, réalité économique. Essai de méthodologie », *Annales de Bretagne*, t. LXXXVII, n° 2, juin 1971, p. 307-344.
MIÈGE, Jean-Louis, « Aspects de la course marocaine du XVII[e] au XIX[e] siècle », Antoine-Marie Graziani et Michel Vergé-Franceschi (dir.), *La guerre de course en Méditerranée (1515-1830)*, PU Paris IV - Ajaccio, Paris, 2000, p. 39-72.
MITCHELL, Bruce, *Pirates*, Londres, Thames and Hudson, 1976, 208 p.
MONFELD, Wolfram, WERTHEIM Barbara, *Piraten : Schrecken der Weltmeere*, Stuttgart, Konrad Theiss Verlag, 2007, 328 p.
MONLEAU, J., *Les Etats barbaresques*, Paris, 1973.
MOREAU, Jean-Pierre, *Pirates*, Paris, Tallandier, 2006, 478 p.
MOTA, Francisco, *Piratas en el Caribe*, La Havane, Casa de las Américas, 1984.
MÜLLER, Leos, « Nordic neutrals and Anglo-French Wars, 1689-1815 », *The Northern Mediterranean. Economic Contacts and Cultural Exchange over the North Sea and Baltic, 1550-1750, XIV[e] International Economic History Congress*, Helsinki, 2006, 21 p.
MURPHY, Martin N., *Small Boats, weak strates dirty money : piracy and maritime terrorism in the modern world*, Londres, Hurst Publishers, 2008, 539 p.
NICOLAS, Armand, *Histoire de la Martinique, t. 1 Des Arawaks à 1848*, Paris, L'Harmattan, 1996, 404 p.
NICOLAS, L., *La puissance navale dans l'Histoire, t. 1 : du Moyen-Âge à 1815*, Paris, Éditions Maritimes et Coloniales, 1958, 384 p.
OPPENHEIM, M., *The Maritime History of Devon*, Exeter, W. E. Minchinton, 1968.
ORMEROD, Henry A., *Piracy in the Ancient World*, Baltimore, John Hopkins Press, 1997.
OTERO LANA, Enrique, « Los corsarios vascos en la Edad Moderna », *Itsas Memoria. Revista de Estudios Marítimos del País Vasco*, 5, 2006, p. 193-227.
Oxford Dictionnary of National Biography, Oxford University Press : Bonnet Stede (Robert C. Ritchie), Bonny Anne (David Cordingly), Dover Thomas (Samuel Pyeatt Menefee), Eden Charles (Troy O. Bickham), Gow John (Samuel Pyeatt Menefee), Ogle Sir Chaloner (J. K. Laughton), Rackam John (W. R. Meyer et Randolph Cock), Read Mary (David Cordingly), Roberts George (James William Kelly), Rogers Woodes (Gail Saunders), Shelvocke George (Jonathan Lamb), Spotswood Alexander (Gwenda Morgan), Teach Edward (Peter H. Wood), Tew Thomas (Randolph Cock), Vane Charles (Samuel Pyeatt Menefee), Walker George (J. K. Laughton et A. W. H. Pearsall).

PANZAC, Daniel, « La course barbaresque revisitée XVIe-XIXe siècles », Antoine-Marie Graziani et Michel Vergé-Franceschi (dir.), *La guerre de course en Méditerranée (1515-1830)*, PU Paris IV - Ajaccio, Paris, 2000, p. 26-38.

PANZAC, Daniel, *Commerce et navigation dans l'Empire ottoman au XVIIIe siècle*, Istanbul, Ed. Isis Press, 1996, 218 p.

PARRY, John Horace, *The Spanish Seaborne Empire*, Londres, Hutchinson, 1966, 416 p.

PEARSALL, Alan, « The Royal Navy and the Protection of Trade in the Eighteenth Century », *Guerre et Paix 1660-1815, Journées franco-anglaises d'Histoire de la Marine, à la Corderie royale de Rochefort,* mars 1986, Vincennes, SHM, 1987, p. 149-161.

PENCRACIO, Jean-Paul, « Le retour de la guerre de course », *Bulletin d'Études de la Marine*, n° 43, déc. 2008, p. 71-77.

PENNELL, C. R., *Bandits at Sea : A Pirates Reader*, New York Londres, New York University Press, 2001, 351 p.

PEREZ VALENZUELA, Pedro, *Historias de Piratas : Los Aventureros del Mar en la América Central*, Guatemala City, Tipografia Nacional, 1936.

PÉROTIN-DUMON, Anne, « Une première synthèse du phénomène corsaire », *Bulletin de la Société d'Histoire de la Guadeloupe*, n° 37, 1978, p. 236-243.

PLANHOL, Xavier de, *L'islam et la mer : la mosquée et le matelot, VIIe-XXe siècle*, Paris, Perrin, 2000.

PLUCHON, Pierre, *Histoire de la colonisation française. Le premier empire colonial, des origines à la Restauration*, Fayard, 1991, 1114 p.

POUILLAUDE, Didier, *Le grand livre des aventuriers des mers : pirates, flibustiers, boucaniers, corsaires*, Saint-Denis de la Réunion, Orphie, 2005, 235 p.

POWELL, John W. D., *Bristol Privateers and Ships of War*, Londres, 1930.

PRESTON, R. A., « To outsail the Dutch », *Mariner's Mirror*, n° 36, 1950, p. 322-336.

PRINGLE, Patrick, *Jolly Roger. The Story of the Great Piracy*, New York, W. W. Norton, 1953.

RASOR, Eugene L., *Seaforth Bibliography, a guide to more than 4.000 works on British naval history 55 BC 1815*, Seaforth Publishing, 2008, 875 p.

RECTORAN, Pierre, *Corsaires basques et bayonnais du XVe au XIXe siècle. Pirates, flibustiers et boucaniers*, Pau, Cairn, rééd., 2004, 352 p.

REINHARDT, David, *Pirates and Piracy*, New York, Konecky & Konecky, 1997.

RIOLS, Alexis, « Piraterie, brigandage et autres menaces maritimes dans le golfe de Guinée », *La Revue Maritime*, n° 490, janvier 2011, p. 104-111.

RITCHIE, Robert C, *Pirates : myths and realities*, Minneapolis, Associates of the James Ford Bell Library, Universitu of Minnesota, 1986.

RODGER N. A. M., *The Safeguard of the Sea, A Naval History of Britain, 660-1649*, Londres, Norton, 1997.

RODGER, Nicolas Andrew, ***T**he Command of the Ocean. A Naval History of Britain 1649-1815*, Londres, National Maritime Museum, Penguin Books, 2004, 907 p.

RODIGNEAUX, Michel, *La guerre de course en Guadeloupe XVIIIe-XIXe siècles ou Alger sous les tropiques*, Paris, L'Harmattan, 2006, 428 p.

ROGOZINSKI, Jan, *Pirates ! : Brigands, Buccaneers and Privateers in Fact, Fiction and Legend*, New York, Da Capo Press, 1996.

ROTALIER, Charles de, *Histoire d'Alger et de la piraterie des Turcs en Méditerranée à dater du XVIe siècle*, 2 volumes, Paris, 1841.

RUSHBY, Kevin, *Hunting pirate heaven : a voyage in search of the lost pirates settlements of the Indian Ocean*, Londres, Constable, 2001, 294 p.

RUSSO, F., *Guerra di corsa. Raggualio storico sulle principali incurzioni turco-barbaresche in Italia e sulla sorte dei deportati tra il XVIe e il XIXe secolo*, Rome, Ufficio storico, 1989.

SALMON, Albert, *La course depuis la Déclaration de Paris*, thèse de droit, Paris, A. Pedone, 1901, 144 p.

SAVIGNON, André, *Saint-Malo, nid de corsaire*, Paris, La Renaissance du Livre, 1931, 264 p.

SCAMMELL, Geoffrey V., « European Exiles, Renegades and Outlaws and the Maritime Economy of Asia c.1500-1750 », *Modern Asian Studies*, Vol. XXVI, n° 4, oct. 1992, p. 641-661.

SCAMMELL, Geoffrey V., « Mutinity in British Ships, c. 1500-1750 », Silvia Marzagalli et Hubert Bonin (dir.), *Négoce, Ports et Océans XVIe-XXe siècles*, Bordeaux, PUB, 2000, p. 337-354.

SHOMETTE, Donald G., *Pirates on the Chesapeake : Being a True History of Pirates, Picaroons ans Raiders on Chesapeake Bay, 1610-1807*, Maryland, Tide Water Publishers, 1985.

SMITH, Michael Thomas, « Blackbeard and the Meaning of Pirate Captaincy », *American Neptune*, n° 61/4, 2001, p. 397-409.

SOLA CASTAÑOS, E., *Un Mediterràneo de piratas, corsarios, renegades y cautivos*, Madrid, 1988.

SPENCER, William, *Algiers in the Age of the Corsairs*, Norman, University Oklahoma Press, 1976, repr 1981, repr 1993, 184 p.

STATHAM, Edward, *Privateers and Privateering*, Hutchinson, 1910.

TEITLER, Ger, « Piracy in Southeast Asia : historical comparison », *Modern Asian Studies* 1, 1, 2002, p. 67-8 ?.

THOMSON, Janice E, *Mercenaries, pirates and Sovereigns – state-building and extraterritorial violence in early modern Europe*, New Jersy, Princeton University Press, 1994, 269 p.

THROWER, Rayner, *The Pirate Picture*, New York, Barnes and Noble Books, 1993.

TOUSSAINT, Auguste, « Les corsaires français de l'océan Indien », *Annales de la Société d'Histoire et d'Archéologie de l'Arrondissement de Saint-Malo*, 1975-1976, p. 202-210.

TOUSSAINT, Auguste, *Histoire des corsaires*, Paris, PUF, QSJ n° 1702, 1978, 126 p.

TURLEY, Hans, *Rum, Sodomy and the Lash : Piracy, Sexuality and Masculine Identity*, New York, New York University Press, 1999.

VALINAS, Francisco, « Historias cortas de piratas », *Revista Naval*, Club Naval, Montevideo, n° 40, août 2001, p. 75-88.

VAN KRIEKEN, Gérard, *Corsaires et marchands : relations entre Alger et les Pays-Bas, 1604-1830*, Paris, Bouchène, 2002, 169 p.

VERCEL, Roger, *Visages de corsaires*, Paris, Albin Michel, 1996, 314 p

VERGÉ-FRANCESCHI Michel, *Histoire de Corse*, Paris, éd. Du Félin, 2000.

VERGÉ-FRANCESCHI, Michel (dir.), *Dictionnaire d'histoire maritime*, Paris, Robert Laffont, coll. Bouquins, 2002, 2 vol.

VIDAUD, Jean, *Les navires de commerce armés pour leur défense*, thèse de droit, Paris, 1936, 164 p.

VIGNAL, Alain, « Piraterie et terrorisme contemporains », Gilbert Buti (dir.), *Corsaires et forbans en Méditerranée XIVe-XXIe siècle*, Paris, Riveneuve éditions, 2009, p. 289-306.

VIGNOLS, Léon, « Course maritime, corsaires », *Revue de synthèse historique*, 1932, t. 52, p. 291-294.

VIGNOLS, Léon, « La course maritime : ses conséquences économiques, sociales et internationales », *Revue d'Histoire économique et sociale*, 1927, n° 2, p. 196-230.

VIGNOLS, Léon, « Un produit social de la guerre. Flibuste et boucane (XVIe-XVIIIe siècle), *Revue d'Histoire Économique et Sociale*, 1928, n° 2, Paris, Rivière.
VILLIERS, Patrick, « Jean Bart et Surcouf, essai de comparaison entre deux corsaires mythiques », *Revue historique de Dunkerque et du Littoral, colloque Jean Bart et son temps*, SDHA, n° 37, janv. 2004, p. 117-134.
VILLIERS, Patrick, « La guerre de course en France, de Louis XIV à Napoléon Ier », *Colloque Marine et techniques au XIXe siècle*, SHM, Vincennes, 1988, p. 91-141.
VILLIERS, Patrick, « Le rôle de la course et de la contre-course dans le développement et le déclin des puissances maritimes européennes (1560-1815) », Christian Buchet *et alii* (dir.), *La puissance maritime*, Paris, PUPS, 2004, p. 443-466.
VILLIERS, Patrick, *Les corsaires*, Paris, J P Gisserot, 2007, 127 p.
WARD, Christopher, *Imperial Panama : Commerce and Conflict in Isthmian America 1550-1800*, Albuquerque, University of Naw Mexico Press, 1993.
WEHBERG, Hans, *Capture in War on Land and Sea*, Londres, PS Kirg, 1911, XXXV-210 p.
WILLIAMS, Gomer, *History of the Liverpool Privateering and Letters of Marque with an account of the Liverpool Slave Trade 1744-1812*, Liverpool, Liverpool University Press, Montréal, F. Cass, 1995, 719 p.
WILSON, George Grafton, « Conversion of Merchant Ships into War Ships », *The American Journal of International Law*, Vol. II, n° 2, avril 1908, p. 271-275.
WINSTON, Alexander, *Pirates and Privateers*, Londres, Arrow Books, 1972.
WISMES, Armel de, *Pirates et corsaires*, Paris, France-Empire, 1999, 231 p.
YOUNG, Adam J., *Contemporary maritime piracy in Southeast Asia : history, causes and remedies*, Singapour, Institute of Southeast Asian Studies, 2007, 158 p.
ZBITOU, Ali, « Impact de la course au Maroc sur l'architecture navale et l'établissement des traités, XVe-XIXe siècle », Gilbert Buti (dir.), *Corsaires et forbans en Méditerranée XIVe-XXIe siècle*, Paris, Riveneuve éditions, 2009, p. 43-58.
ZELLER, Gaston, « Le commerce international en temps de guerre sous l'Ancien Régime », *Revue d'Histoire Moderne et Contemporaine*, 1957, p. 112-120.

B. DROIT, COURSE ET PIRATERIE

BERBOUCHE, Alain, « Le statut de la course française de son apogée à son abolition », Actes du colloque René-Josué-Valin de La Rochelle (1996), *Revue de la Saintonge et de l'Aunis*, t. 27, 2001, p. 119-127.
BOISSEL, Louis, *La course maritime, son influence dans les guerres et le droit international public*, thèse de droit, Montpellier, Poligny, 1904, 219 p.
BORSCHBERG, Pieter, « Grotius Theory of Trans Oceanic trade regulation : revisiting Mare Liberum (1609) », *International Institute for Law and Justice*, New York, University School of Law, 2006.
BRONGNIART, Henry, *Les corsaires et la guerre maritime*, thèse de droit, Paris, A. Challamel, 1904, 196 p.
BUDELOT, Suzanne, « La lettre de marque », *La Revue maritime*, 1936, t. 2, p. 609-628.
CARR, H. Gresham, « Pirate Flags », *Mariner's Mirror*, n° 29, 1943, p. 131-134.

DARSEL, Joachim, « Du droit de prise, d'hier et d'aujourd'hui », Journées d'Histoire du Droit des pays de l'Ouest de la France, Nantes, *Revue historique de droit français et étranger*, Sirey, t. 38, 1960, p. 489-491.

DELALANDE, Édouard, *De l'Occupatio bellica. Des prises maritimes*, thèse de droit, Paris, 1875, 250 p.

DEMANGEAT, Adolphe, *Droit des gens : de la juridiction en matière de prises maritimes*, thèse de droit, Paris, A. Giard, 1890, 148 p.

DUBNER, Barry Hart, *The Law of international Sea Piracy*, La Hague, Boston, M. Nilhoff Publishers, 1980, 176 p.

DUBOC, Émile, *Le droit de visite et la guerre de course, notions pratiques de droit maritime international et de législation commerciale, applications aux guerres maritimes contemporaines*, Paris, Berger-Levrault, 1902, 295 p.

DUMAS, Auguste, *Etude sur le jugement des prises maritimes en France jusqu'à la suppression de l'office d'Amiral (1627)*, Paris, Larose, 1908, 356 p.

DUMAS, Jacques, *Les aspects économiques du droit de prise avant la guerre mondiale*, Paris, 1926, 237 p.

FÉRON, Georges, *Des tribunaux des prises (organisation-compétence-procédure)*, thèse de droit, Paris, A. Pedone, 1896, 168 p.

FOURNERIE, Paulette, *Un aspect juridique de la course : les lettres de marque aux XVII[e] et XVIII[e] siècles*, Nancy, mémoire de DES, 1949, 87 p.

JAMBU-MERLIN, M. R., *La jurisprudence des prises maritimes et le Droit international privé*, thèse de droit, L.G.D.J., Paris, 1947, 335 p.

JAVILLIER, Florent, *Le Conseil des prises sous l'Ancien Régime*, mémoire de DEA, histoire du droit, Université Panthéon-Assas, 1996, 166 p.

LARRÈRE, Jean-Jacques et VILLAIN-GANDOSSI, Christiane, « La Libre del Consolat de Mar : les gens de mer, leurs droits et leurs obligations », *Les pays de la Méditerranée occidentale au Moyen-Âge : études et recherches*, CTHS, 1983, p. 153-167.

LE BRETTEVILLOIS, Jules, *Des tribunaux de prises maritimes*, thèse de droit, Poitiers, 1902, 194 p.

LEROY, Georges, *La guerre maritime : les armements en course et la juridiction des prises*, Bruxelles, Paris, Falk fils, 1900, 148 p.

McFEE, William, *The Law of the Sea*, Londres, Faber & Faber, 1951, Philadelphie, J. B. Lippincott, 1950, 318 p.

MONENTHEUIL, André, *Essai sur la course, son histoire, sa réglementation, son abolition*, thèse de droit, Paris, A. Rousseau, 1898, 311 p.

PARFOND, Paul, *Le droit de prise et son application dans la Marine française*, Paris, Les Éditions internatinales, 1995, 212 p.

PEILLON, Emmanuel, *La propriété privée ennemie et le droit de prise maritime*, thèse de droit de Lyon, Paris, A. Pedone, 1909-1910, 195 p.

PÉROTIN-DUMON, Anne, « The Pirate and the Emperor : Power and the Law on the Seas, 1450-1850 », *The Political Economy of Merchant Empires*, Cambridge, Cambridge University Press, 1991, p. 196-227, reprinted *Bandits at Sea : A Pirates Reader*, New York, New York University Press, 2001, p. 25-54.

PETRIE, Donald A., *The Prize game : lawful looting on the high seas in the days of fighting sail*, Annapolis (MD), Naval Institute Press, 1999, 230 p.

RAPPENEAU, Georges, *De la piraterie du droit des gens à la piraterie par analogie*, A. Rousseau, 1942, 251 p.
RAYNAUD, Robert, *Du principe du droit de prise dans la guerre maritime*, thèse de droit, Paris, A. Pedone, 1900, 151 p.
REUTER, Paul, *Étude de la règle : toute prise doit être jugée*, thèse de droit, Nancy, Éditions Internationales, Paris, 1933, 313 p.
RODIÈRE, René et RÉMOND-GOUILLOUD, Martine, *La mer, droit des hommes ou proie des États ?*, thèse de droit, Paris, A. Pedone, 1980, 184 p.
RUBIN, A. P., *The Law of Piracy*, New York, Transnational Publishers, 1998.
SECHREST, Larry J., « Public Goods and Private Solutions in Maritime History », *The Quartely Journal of Austrian Economics*, Vol. VII, 2004/2, p. 3-27.
SENLY, André, *La piraterie*, thèse de droit, Paris, 1902, 145 p.
VIGIÈRE, Camille, *La juridiction des prises maritimes, évolution historique, réformes possibles*, thèse de sciences politiques et économiques, Lyon, A. Rey, 1901, 319 p.
WORMS, « La juridiction des prises », *Revue des Deux Mondes*, année 1915, t. 6, p. 90-115.

C. ANTIQUITÉ

ARNAUD, P., *Les routes de la navigation antique. Itinéraires en Méditerranée*, Paris, Errance, 2005.
BATS, M., « Les colonies massaliètes de Gaule méridionale : sources et modèles d'un urbanisme militaire aux IVe-IIIe siècle av. J.-C. », S. Agusta-Boularot et X. Lafon (dir.), *Des Ibères aux Vénètes*, Rome, Coll. Ecole Française de Rome, 2004.
BELTRAME, C., *Vita di bordo in età Romana*, Roma, Libreria dello Stato. Istituto poligrafico e zecca dello stato, 2002.
BENGSTON, D., *Die Staatsverträge des Altertums*, Munich, C.H. Beck, 1975 (3 vol.), n° 148
BRAUND, D., « Piracy under the principate and the ideology of imperial eradication », J. Rich et G. Shipley (dir.), *War and society in the Roman world*, Londres, Routledge, 1993, p. 195-212.
BRESSON, A., *L'économie de la Grèce des cités*, 2 vol., Paris, Armand Colin, 2007-2008.
CASEY, P.J., *Carausius and Allectus, the British Usurpers*, Londres, 1994.
CASSON, L., *Ships and Seamanship in the Ancient World*. Baltimore & Londres, The Johns Hopkins University Press, 1995.
D'ORIANO, R., « Relitti di storia : lo scavo del porto di Olbia », M. KHANOUSSI, P. RUGGERI et C. VISMARA (dir.), *L'Africa Romana. Lo spazio marittimo del Mediterraneo occidentale : geografia storica ed eco-nomia. Atti del XIV convegno di studio (Sassari, 7-10 dicembre 2000)*, Rome, Carocci, 2002, p. 1249-1262.
DE SOUZA, Ph., « Greek piracy », Anton POWELL (ed.), *The Greek World*, Londres, Routledge, 1995, p. 179-198.
DE SOUZA, Ph., *Piracy in the Graeco-Roman world*, Cambridge, Camb. Univ Pr., 2002.
DE SOUZA, Ph., « Rome's Contribution to the Development of Piracy », R. L. Hohlfelder (dir.), *The Maritime World of Ancient Rome*. Ann Arbor (Memoirs of the American Academy at Rome, 6), 2008, p. 71-96.
DOMASZEWSKI, V., « Untersuchungen zur römischen Kaisergeschichte IV. Die Piraterie im Mittelmeere unter Severus Alexander », *Rheinisches Museum*, 58 (1903), 382-390

GABBERT, J. J., « Piracy in the Early Hellenistic Period : A Career Open to Talents », *Greece & Rome (Second Series)* 33.2 (1986), p. 156-63.
GABRIELSEN, V., « Economic activity, maritime trade and piracy in the Hellenistic Aegean », *Revue des Études Anciennes* 103, 2001, p. 219-40.
GAUTHIER, Ph., *Symbola. Les étrangers et la justice dans les cités grecques.* Nancy, Annales de l'Est, 1972.
GIANFROTTA, P., « Commerci e pirateria : prime testimonianze archeologiche sottomarine », *Mélanges de l'École française de Rome. Antiquité* 93, 1981, p. 227-242.
HASSALL, M., CRAWFORD, M. et REYNOLDS, J., Rome and the Eastern Provinces at the End of the Second Century BC. *The Journal of Roman Studies* 64, 1974, p. 195-220.
HERZ, P., « Kampf den Piraten ? Zur Deutung zweier kaiserzeitlichen Inschriften », *Zeitschrift für Papyrologie und Epigraphik*, 107, 1995, p. 195-200
HÖCKMANN, O., « The Liburnian : some observations. *The International Journal of Nautical Archaeology* 26, 1997, p. 192-216.
JANNI, P., *Il mare degli Antichi. Storia e Civiltà,* Vol. XL, Bari, Dedalo, 1996.
ORMEROD, H. A., *Ancient Piracy*, Liverpool, Liv. Univ. Press, 1924.
POMEY, P. et TCHERNIA, A., « Le tonnage maximum des navires de commerce romains », *Archaeonautica* 2, 1978, p. 233-251.
VELISSAROPOULOS, J., *Les Nauclères grecs. Recherches sur les institutions maritimes en Grèce et dans l'Orient hellénisé*, Genève, Droz, 1980.
WOHL, V., *Law's Cosmos, Juridical Discourse in Athenian Forensic Law*, (voir en particulier p. 66-112, le chapitre 2 : « Legal violence and the limit of justice ») Cambridge, University Press, 2010.

D. MOYEN-ÂGE

ABULAFIA, David, *Commerce and Conquest in the Mediterranean, 1100-1500*, Aldershot, 1995, 357 p.
AHRWEILER, Hélène, « Course et piraterie dans la Méditerranée orientale aux IVe-XVe siècles », *Commission internationale d'histoire maritime, course et piraterie*, Vol. I, Paris, 1975, p. 7-29.
AHRWEILER, Hélène, *Byzance et la mer. La marine de guerre, la politique et les institutions maritimes de Byzance aux VIIe-XVe siècles*, Paris, 1966, 504 p.
AL-HIJJI, Yacub CHRISTIDES Vasileios, *Aspects of Arab Seafaring and attempt to fill in the gaps of maritime History*, Athènes, Institut for Graeco-Oriental and African Studies, 2002, 286 p.
APPLEBY, John C. et DALTON Paul (dir.), *Outlaws in Medieval and Early Modern England : Crime, Government and Society, c. 1066 – c. 1600*, Farnham, Ashgate, 2009, 184 p.
ARIZAGA BOLUMBURU, Beatriz, BOCHACA Michel, TRANCHANT Mathias, « La violence en mer et dans les ports du golfe de Gascogne à la fin du Moyen-Âge : bilan et perspectives de recherche, dans Mickaël Augeron et Mathias Tranchant (dir.), *La violence et la mer dans l'espace atlantique (XIIe-XIXe siècle)*, Rennes, Presses Universitaires de Rennes, 2004, p. 27-50.
AZNAR VALLEJO, Eduardo, « La expedición de Charles de Valera a Guinea, precisiones históricas y técnicas », *En la España medieval*, 2002, p. 403-423.
BALARD, Michel, « Course et Piraterie à Gênes à la fin du Moyen-Âge », dans *VIII Jornades d'estudis Históric Locals : El comerç Alternatiu. Corsarisme i contraban (secoli XV-XVIII),* Palma de Majorque, 1991, p. 29-40.

BALLETTO, Laura, « À travers la Méditerranée avec le pirate-corsaire Scarincio », *La Méditerranée médiévale. Perceptions et représentations*, H. Akkari (dir.), Paris-Tunis, Maisonneuve et Larose-Alif, 2002, p. 143-179.

BAUDUIN, Pierre, *Le monde franc et les Vikings*, Paris, A. Michel, 2009, 455 p.

BAZÁN? Iñaki, « Degollaron a todos los dichos treynta e tres yngleses e asy degollados dis que los lançaron en la mar : Las hermandades vascas y la lucha contra la piratería en la Baja Edad Media », *Itsas Memoria. Revista de Estudios Marítimos del País Vasco*, n° 5, 2006, p. 69-93.

BOYER, Régis (éd.), *Les Vikings, premiers Européens (VIIIe-XIe siècle). Les nouvelles découvertes de l'archéologie*, Paris, Autrement, 2005, 284 p.

BOYER, Régis, *Les Vikings : histoire, mythes, dictionnaire*, Paris, Laffont, 2008, 912 p.

BOYER, Régis, *Les Vikings. Histoire et civilisation*, Paris, Perrin, 2004, 442 p.

BRADLEY, Alfred G., *The story of the Cinque Ports*, Rye, Deacon's Printing and Publishing House, 1924.

BRESC, Henri, « Course et piraterie en Sicile (1250-1450) », Anuario de Estudios Medievales, Université de Barcelone, Vol. X, 1980, p. 751-757.

BRESC, Henri, « La course méditerranéenne au miroir sicilien (XIIe-XVe siècles) », dans *L'exploitation de la mer de l'Antiquité à nos jours*, actes de colloque, Valbonne, 1985.

BURNS, Robert I., « Piracy as an Islamic-Christian Interface in the Thirteenth Century », *Viator*, Vol. II, 1980, p. 165-178.

BYRNE, Francis John, « The viking age », *A New History of Ireland. I- Prehistoric and Early Ireland*, D. Ó Cróinín (dir.), Oxford, 2005, p. 609-679.

CANCILA, Rossella, « Corsa e pirateria nella Sicilia della prima et à moderna », *Quaderni Storici*, n° 107, août 2001/2, p. 363-377.

CASSARD, Jean-Christophe, *La guerre de succession de Bretagne*, Spézet, Coop Breizh, 2006,

CASTALDO, André, « Le Roi, l'évêque et les pirates : Agde 1332. À l'origine de l'inaliénabilité du domaine public », *Béziers et le Biterrois : XLIIIe congrès*, Béziers, mai 1970, Fédération historique du Languedoc méditerranéen et du Roussillon, 1971, p. 179-189.

CHARANIS, Peter, « Piracy in the Aegean during the reign of Michel VIII Paleologus », *Annuaire de l'Institut de Philologie et d'Histoire orientale et slave,* n° 10, 1950, p. 127-136.

CHAVAROT, Marie-Claire, « La pratique des lettres de marque d'après les arrêts du parlement (XIIIe-début XVe siècle) », *Bibliothèque de l'École des Chartes*, 1991, t. 149. p. 51-89.

CHEYETTE, Frédéric, « The Sovereign and Pirates, 1332 », *Speculum*, Vol. XLV, n° 1, 1970, p. 45-68.

CHRISTIDES, Vasileios, « Byzantine Dromon and Arab shini », dans H. Tzalas (dir.), *Tropis III, 3rd International Symposium on Ship Construction in Antiquity*, Athènes, 1995, p. 111-122.

CHRISTIDES, Vasileios, « The raids of the Moslems of Crete in the Aegean Sea : Piracy and Conquest », *Byzantion,* n° 51, 1981, p. 76-111.

CONNORS, Michael, *John Hawley, Merchant, Mayor, And Privateer*, Dartmouth, Richard Webb, 2008, 168 p.

CONSTANTINI, Claudio, « Aspetti della politica navale genovese nel Seicento », dans *Guerra e commercio nell'evoluzione della marina genovese tra XVe secolo*, Genova, Consiglio Nazionale delle Ricerche, Miscellanea Storica Ligura, 1970, T. XVII, p. 207-235

CONTAMINE, Philippe, « À l'abordage ! Pierre de Brézé, grand sénéchal de Normandie, et la guerre de course (1452-1458) », dans Pierre Bouet et Véronique Gazeau (dir.), *La Normandie et l'Angleterre au Moyen-Âge*, Caen, 2003, p. 307-358.

COSENTINO, Serena, « La Flotte byzantine face à l'expansion musulmane. Aspects d'histoire institutionnelle et sociale (VIIe-Xe siècles) », *Byzantinische Forschungen*, n° 28, 2004, p. 3-20.

DEGRYSE, R, « Le convoi de la pêche à Dunkerque au XVe et XVIe siècle », *Revue du Nord*, Vol. XXXIII, 1951, p. 117-127.

DÍAZ BORRÁS, Andrés, *Los orígenes de la piratería islámica en Valencia : la ofensiva musulmana trecentista y la reacción cristiana*, Barcelone, CSIC, 1993, 335 p.

DITCHBURN, David, « Piracy and War at Sea in Late Medieval Scotland », dans Christopher T. Smout (dir.), *Scotland and the Sea*, Édimbourg, John Donald Publishers Ltd, 1992, p. 37-58.

DOLLINGER, Philippe, *La Hanse (XIIe-XVIIe)*, Paris, Aubier, 1964, 598 p.

DOUMERC Bernard, « Maîtres des mers par-dessus les autres : Basques et Vénitiens en Méditerranée (XVe siècle) », *Itsas Memoria. Revista de Estudios Marítimos del País Vasco*, n° 5, 2006, p. 111-116.

DURAND, Frédéric, *Les Vikings et la mer*, Paris, Errance, 1996, 135 p.

EDLER DE ROOVER, Florence, « A Painting of Fifteenth Century Merchants », *Bulletin of the Business Historical Society*, Vol. XIX, n° 1, 1945, p. 3-12.

FAHMY Ali, *Muslim Sea Power in the Eastern Mediterranean from the Seventh to the Tenth Century*, Le Caire, 1966.

FERRER I MALLOL, María Teresa, *Corsarios castellanos y vascos en el Mediterráneo medieval*, Barcelone, CSIC, 2000, 352 p.

FERRER I MALLOL, Maria Teresa, « Corsarios vascos en el Mediterráneo medieval (siglos XIV-XV) », *Itsas Memoria. Revista de Estudios Marítimos del País Vasco*, n° 5, 2006, p. 95-110.

FERRER I MALLOL, Maria Teresa, « Els corsaris castellans i la campanya de Pero Niño al Mediterrani (1404) », *Anuario de Estudios Medievales*, n° 5, 1968-1970, p. 265-337.

FERRER I MALLOL, Maria Teresa, « Dos registres de l'Officium Mais de Genova », *Atti del 1° Congresso storico Liguria-Catalogna*, Bordighera, 1974, p. 260-261.

FORD C. J., « Piracy or Policy : the crisis in the Channel, 1400-1403 », *Transactions of the Royal Historical Society*, 5th series, n° 29, 1979.

FREEMAN, Ray, *Dartmouth and Its Neighbours : A History of the Port and Its People*, Londres, Richard Webb, 2007, 224 p.

GEANAKOPLOS, John D., *Emperor Michael Paleologus and the West. 1258-1283. A study of Byzantine-Latin relations*, Cambridge, Harvard University Press, 1959, 434 p.

GOYENECHE, Eugène, *Bayonne et la région bayonnaise du XIIe au XVe siècle*, Salamanca, Servicio editorial de la Universidad del Pais Vasco, 1990.

GRÉGOIRE, Henri, « Le communiqué arabe sur la prise de Thessalonique », *Byzantion*, Vol. XXII, 1952, p. 373-378.

GRUFFYDD, K. Lloyd, « Piracy, privateering and maritime Wales during the later Middle Age », *Maritime Wales*, n° 24, 2003, p. 24-40.

GUEVARA, José Ramón, « El corso en el País Vasco del XVI », *Itsas Memoria. Revista de Estudios Marítimos del País Vasco*, n° 5, 2006, p. 245-278.

GUICHARD, Pierre, « Les débuts de la piraterie andalouse en Méditerranée occidentale (798-813) », *Revue de l'Orient et de la Méditerranée Musulmane*, Vol. XXXV, 1983, p. 55-76.

GUICHARD, Pierre, « L'Islam e l'Europa », *Storia d'Europa*, Vol. III, *Il Medioevo*, Einaudi, Turin, 1995, p. 295-340.

GUIRAL-HADZIIOSSIF, Jacqueline, « Course et piraterie à Valence de 1410 à 1430 », *Anuario de Estudios Medievales*, Université de Barcelone, Vol. X, 1980, p. 759-765.

HADLEY, Dawn M., *The Vikings in England. Settlement, Society and Culture*, Manchester, Manchester University Press, 2006, 298 p.

HALL, Richard, *Exploring the World of the Vikings*, Londres, Thames & Hudson Ltd, 2007, 240 p.

HAYWOOD, John, *The Penguin Historical Atlas of the Vikings*, Londres, 1995, trad. française : *Atlas des Vikings*, Paris, Autrement, 1996, 144 p.

HINOJOSA MONTALVO, José, *La piratería y el corso en el litoral alicantino a finales de la edad media*, Alicante, Instituto alicantino de cultura Juan Gil Albert, coll. « ensayo e investigación », 2004, 171 p.

HUDSON, Benjamin T., *Viking Pirates and Christian Princes. Dynasty, Religion and Empire in the North Atlantic*, Oxford, Oxford University Press, 2005, 278 p.

JEHEL, Georges, *L'Italie et le Maghreb au Moyen-Âge, conflits et échanges du* VIIe *au* XVe *siècle*, Paris, PUF, 2001, 228 p.

JONES, Michael, « Roches contre Hawley : la cour anglaise de chevalerie et un cas de piraterie à Brest », 1386-1402, *Mémoires de la société d'histoire et d'archéologie de Bretagne*, t. LXIV, 1987, p. 53-64.

KAMMLER, Andreas, « Kaperschiffahrt in Hamburg und Lübeck 1471-1510 : ein Forschungsbericht », *Zeitschrift des Vereins für Hamburgische Geschichte*, n° 85, 1999, p. 19-34.

KAPFERER, Anne-Dominique, « Banditisme, roman, féodalité : le Boulonnais d'Eustache le Moine », *Économies et sociétés au Moyen-Âge. Mélanges offerts à Édouard Perroy*, Paris, Publications de la Sorbonne, Études, n° 5, 1973, p. 220-240.

KINGSFORD, Lethbridge Charles, *Prejudice and Promise in XVth century England*, Oxford, Clarendon Press, Vol. I, 1925, 215 p.

KIVIKARI, Urpo, *The legacy of Hansa : The Baltic economic region*, Helsinki, Otava, 1996, 159 p.

KÖDER, Johannes, *Negroponte*, Vienne, Akad der Wiss, 1973, 191 p.

LANE, Frédéric Chapin, *Venise, une république maritime,* Paris, Flamarion, 1985, 660 p.

LAURES, Federico. Foerster, « Private financing and shipbuilding in the kingdom of Aragon (1200-1350 AD) », dans H. TZALAS (dir.), *Tropis III, 3rd International Symposium on Ship Construction in Antiquity*, Athènes, 1995, p. 249-261.

LAURIOT-PRÉVOST, Catherine, *La guerre de course en Bretagne pendant la guerre de Cent ans et jusqu'à la fin du* XVe *siècle*, mémoire de DES Histoire, Paris, 1966, 138 p.

LEBECQ, Stéphane, « Aux origines du renouveau urbain sur les côtes de l'Europe du Nord-Ouest au début du Moyen-Âge ? Les *emporia* des mers du Nord », *Revue du Nord*, hors série n° 10, 2007, p. 485-491.

LEBECQ, Stéphane, *Marchands et navigateurs frisons du haut Moyen-Âge*, Lille, Presses Universitaires du Septentrion, 1983, 375 p.

LETHBRIDGE KINGSFORD, Charles, *Prejudice and Promise in XVth century England*, Oxford, Clarendon Press, Vol. I, 1925, 215 p.

LEWIS, Archibald, *Naval power and trade in the Mediterranean, A.D. 500-1100*, Princeton, Princeton University Press, 1951, (rééd. 1971), 271 p.

LIROLA DELGADO, Jorge, *El poder naval de al-Andalus en la época del califato omeya*, Grenade, Instituto de Estudios Almerienses, 1993, 489 p.

LOENERTZ, Raymond Joseph, « Les seigneurs terciers de Negrepont », *Byzantion,* Vol. XXXV, 1965, p. 235-276.

LOENERTZ, Raymond Joseph, « Mémoire d'Ogier, protonotaire, pour Marco et Marchetto, nonces de Michel VIII Paléologue auprès du pape Nicolas III (1278, printemps-été) », *Orientalia Christiana Periodica,* Vol. XXXV, 1965, p. 374-408.

LOTTIN Alain, HOCQUET Jean-Claude et LEBECQ Stéphane (éds.), *Les Hommes et la mer dans l'Europe du Nord-Ouest de l'Antiquité à nos jours*, *Revue du Nord*, hors-série n° 1, 1986, 523 p.

LOVELUCK, Chris P. et TYS Dries, « Coastal societies, exchange and identity along the Channel and Southern North Sea shores of Europe, AD 600-1000 », *Journal of Maritime Archaeology*, n° 1, 2006/2, p. 140-169.

LUCAS, Henri S., « John Crabbe : Flemish pirate, merchant and adventurer », *Speculum*, n° 20, 1945.

MAKRYPOULIAS, C. G., « Byzantine expeditions against the emirate of Crete c 825-949 », *Graeco-Arabica*, n° 7-8, 1999-2000, p. 347-362.

MALAMUT, Elisabeth, *Les îles de l'Empire byzantin, VIIIe-XIIe siècles*, vol I-II. Paris, Publications de la Sorbonne, 1989 ; 712 p.

MARIN, Jean-Yves (dir.), *Les Barbares et la mer. Les migrations des peuples du Nord-Ouest de l'Europe du Ve au Xe siècle*, Caen et Toulouse, Musée de Normandie et Musée des Augustins, 1992, 175 p.

MARCAIS, G., « Les villes de la côte algérienne et la piraterie au Moyen-Âge », *Annales de l'Université d'Alger*, n° 13, 1955, p. 118-142.

MAS LATRIE, René de, *Du droit de marque ou droit de représailles au Moyen-Âge*, Paris, 1875, A. Frank, 1883, 124 p.

Mc CORMICK, Michael, *Origins of the European Economy, Communications and Commerce – A.D. 300-900*, Cambridge, Cambridge University Press, 2001, 1130 p.

McGRAIL, Sean, *Ancient Boats in N.W. Europe. The Archaeology of Water Transport to AD 1000*, Londres et New York, Longman Archeology Series, 1987, 324 p.

MEIER, Dirk, *Seafarers, Merchants and Pirates in the Middle Ages*, Woodbrige, The Boydell Press, 2006, 184 p. (de l'allemand *Seefahrer, Händler und Piraten im Mittelalter*, Ostfildern, 2004).

MICHÉA, Hubert, « Actes de piraterie dans les eaux du Pen-ar-Bed au Moyen-Âge, 1481 », *Bulletin de la Société archéologique du Finistère*, t. CXX, 1991, p. 203-213.

MIKSIC, John, « Temasik to Singapura : Singapore in the 14th to 15th Centuries », *Singapore from Temasek to the Twenty-First Century : Reinventing the Global City*, Jean-Louis Margolin et Karl Hack (ed.), Singapour, National University of Singapore Press, 2010, p. 103-132

MOLLAT du JOURDIN, Michel, « De la piraterie sauvage à la course réglementée », *Vues sur la piraterie*, Gérard A. Jaeger (dir.), Paris, Tallandier, 1992, p. 70-92.

MOLLAT du JOURDIN, Michel, « De la piraterie sauvage à la course réglementée (XIVe-XVe siècle) », *Course et Piraterie, XVe colloque de la Commission internationale d'Histoire maritime*, San Francisco, août 1975, Paris, CNRS, 1975, p. 162-184.

MOLLAT du JOURDIN, Michel, « Essai d'orientation pour l'étude de la guerre de course et la piraterie (XIIe-XVe siècles) », *Anuario de Estudios Medievales*, Vol. X, 1980, p. 743-749.

MOLLAT du JOURDIN, Michel, « Guerre de course et piraterie à la fin du Moyen-Âge : aspects économiques et sociaux. Position de problèmes », *Études d'histoire maritime (1938-1975)*, Turin, 1977, 14 p.

MOLLAT du JOURDIN, Michel, *Le commerce normand à la fin du Moyen-Âge*, Paris, Plon, 1952, 617 p.

MOLLAT du JOURDIN, Michel, « Course et piraterie à la fin du Moyen-Âge : aspects économiques et sociaux. Position de problèmes », *Hansische Geschichtsblätter*, n° 90, Cologne, 1972, p. 1-14.

MOORE, David W., *The Other British Isles : A History Of Shetland, Orkney, The Hebrides, Isle Of Man, Anglesey, Scilly, Isle Of Wight And The Channel Islands*, Jefferson, N.C., McFarland & Company, 2005, 287 p.

MORGAN, Gareth, « The Venetians Claims Commission of 1278 », *Byzantinische Zeitschrift*, n° 69, 1976, p. 411-438.

MURGIA, Giovanni, « Paura corsara e problemi di difesa nel Regno di Sardegna tra Cinque e Seicento », *Mediterranean Seascapes*, Simon Mercieca (dir.), Valletta, 2006, p. 205-245.

MURRAY, Katherine M. E., *The Constitutional History of the Cinque Ports*, Oxford, Manchester University Press, 1935, 282 p.

MUSSET, Lucien, *Les peuples scandinaves au Moyen-Âge*, Paris, PUF, 1951, 342 p.

MUSSET, Lucien, *Les invasions : le second assaut contre l'Europe chrétienne (VIIe-XIe siècle)*, Paris, PUF, Nouvelle Clio, 1965, 297 p.

Navigazione (La) Mediterranea nell'Alto Medioevo, *Settimane di Studio del Centro Italiano di Studi sull'alto Medioevo*, Spolète, Vol. XXV, 1978.

NURIA COLL, Julia, « Aspectos del corso catalan y del comercio internacional en el siglo XV », *Estudios de Historia Moderna*, T. IV, 1951, p. 157-187.

Oxford Dictionnary of Byzantium, Vol. II, p. 1225 (A. M. Talbot), p. 1216 (A. P. Kazhdan).

Oxford Dictionnary of National Biography, Oxford University Press, Andrew Barton (Norman Macdougall), John Crab (Elizabeth Ewan), Eustache le Moine (D. A. Carpenter), John Hawley (Susan Rose), Henry Pay (Susan Rose).

PARISSE, Michel, *La Tapisserie de Bayeux*, Paris, Denoël, 1983, 140 p.

PAVIOT, Jacques, « Comment avoir justice des dommages subis en mer au XVe siècle », *Centre européen d'études bourguignonne*, n° 30, 1990, p. 117-125.

PAVIOT, Jacques, « Le problème de la sûreté sur la Manche et la mer du Nord au début du XVe siècle », *Colloque Les champs relationnels en Europe du Nord et du Nord-Ouest des origines à la fin du Premier Empire*, Stéphane Curveiller (dir.), Calais, 1994, p. 171-177.

PAVIOT, Jacques, « Un incident naval à Dunkerque en 1470 », *Revue de la Société dunkerquoise d'Histoire et d'Archéologie*, n° 26, nov. 1992, p. 1-8.

PAVIOT, Jacques, *La politique navale des ducs de Bourgogne, 1384-1482*, Lille, Presses universitaires de Lille, 1995, 387 p.

PELE, Ortwin, *Seeraüber auf Nord und Ostsee : Wirklichkeit und Mythos*, Heise, Boyens Buchverlag, 2005, 96 p.

PICARD, Christophe, « Retour sur la piraterie sarrasine d'al-Andalus contre le monde latin (Italie et Provence) au IXe et Xe siècle », *Ricordo di Marco Tangheroni*, Pise, 2007, p. 576-596.

PICARD, Christophe, « La politique navale des premiers califes almohades », *Los Almohades : Problemas y Perspectivas, Consejo superior de investigaciones cientaficas, Estudios Arabes e Islamicos*, Madrid, 2006, p. 567-584.

PICARD, Christophe, « Regards croisés sur l'élaboration du jihad entre Occident et Orient musulman (VIIIe-XIIe siècle) : perspectives et réflexions sur une origine commune », *Regards croisés sur la guerre sainte. Guerre, religion et idéologie dans l'espace méditerranéen latin (XIe-XIIIe siècle), Méridiennes : études médiévales ibériques*, Toulouse, CNRS-Université de Toulouse-Le Mirail, 2006, p. 33-66.

PICARD, Christophe, JANSEN Philippe et NEF Annliese, *La Méditerranée entre pays d'Islam et monde latin (milieu Xe-milieu XIIIe siècle)*, Paris, SEDES, 2000, 352 p.

PICARD, Christophe, « Les défenses côtières de la façade atlantique d'al-Andalus, Castrum 7 », *Zones côtières littorales dans le monde méditerranéen au Moyen-Âge : défense, peuplement, mise en valeur*, Rome-Madrid, École française de Rome, Casa Velazquez, 2001, p. 163-176.

PICARD, Christophe, *L'océan Atlantique musulman de la conquête arabe à l'époque almohade. Navigation et mise en valeur des côtes d'al-Andalus et du Maghreb occidental (Portugal, Espagne, Maroc)*, Paris, Maisonneuve et Larose, 1997, 618 p.

PICARD, Christophe, *La mer et les musulmans d'Occident au Moyen-Âge (VIIIe-XIIIe siècle)*, Islamiques, PUF, Paris, 1997, 253 p.

PICARD, Christophe, « La « piraterie » musulmane sur l'océan Atlantique », *Qurtuba*, Vol. III, 1998, p. 153-169.

PICARD, Christophe, « *Bahriyyûn,* émirs et califes : l'origine des équipages des flottes musulmanes en Méditerranée occidentale », *Medieval Encounters*, Vol. XIII, 2007, p. 413-451.

PISTONO, Stephen P., « Henry IV and the English Privateers », *English Historical Review*, n° 90, avril 1975, p. 322-330.

POLY, Jean-Pierre, *La Provence et la société féodale¸ 879-1166. Contribution à l'étude des structures féodales dans le Midi*, Paris, Bordas, 1976, 376 p.

PRYOR, John H., « Byzantium and the Sea : Byzantine Fleets and the History of the Empire in the Age of the Macedonian Emperors, c. 900-1025 CE », *War at Sea in the Middle Ages and the Renaissance*, J. B. Hattendorf et R. W. Unger (dir.), Boydell Press, 2003 p. 83-104.

PRYOR, John H., *Commerce, shipping and naval warfare in the medieval Mediterranean*, Aldershot, 1987, 338 p.

PRYOR, John H., *Geography, Technology, and War : Studies in the Maritime History of the Mediterranean, 649-1571*, Cambridge, 1988, 238 p.

PRYOR, John H., JEFFREYS Elizabeth M., *The Age of the dromon : The Byzantine Navy ca 500-1204*, Brill Academic Publishers, 2006, 832 p.

PUHLE, Matthias, *Die Vitalienbrüder. Klaus Störtebeker und die Seeräuber der Hansezeit*, 2e éd., Frankfurt sur le Main / New York, Campus Verlag, 1994, 496 p.

PULLEN, John, APPLEBY John C., *English Sea Power, c. 871 to 1100*, Anglo Saxon Books, 2005, 128 p.

RICHMOND, C. F., « The keeping of the seas during the Hundred Years War : 1422-1440 », *History*, n° 49, 1964, p. 283-298.

RIGAUD, Philippe (éd. scient.), *Pirates et corsaires dans les mers de Provence XVe-XVIe siècles*, Paris, CTHS, 2006, 277 p.

RIGAUD, Philippe, « Pirates et corsaires sur le bas Rhône : XIVe-XVe siècles), dans Michel Vergé Franceschi (dir.), *Guerre et commerce en Méditerranée*, Paris, Veyrier, 1991, p. 37-57.

RIVERA MEDINA, Ana María, « Estado, negocio y corsarismo : Vizcaya desde el Medievo a la Modernidad », *Itsas Memoria. Revista de Estudios Marítimos del País Vasco*, n° 5, 2006, p. 117-133.

RODGER, Nicolas Andrew M., « The naval service of the Cinque Ports », *English historical review*, Vol. CXI, 1996, p. 636-651.

ROOVER, Florence Edler de, « A Prize of War : A Painting of Fifteenth Century Merchants », *Bulletin of the Business Historical Society*, Vol. XIX, n° 1, fév. 1945, p. 3-12.

ROSE, Susan, *Medieval Naval Warfare, 1000-1500*, Londres, Routledge, Collection "Warfare and History", 2002, 160 p.

RUSSON, Marc, « La piraterie à la fin du Moyen-Âge : l'insécurité maritime dans l'Atlantique et sur les côtes de Bretagne aux XIVe et XVe siècles », *Société archéologique du département d'Ille-et-Vilaine*, T. XCII, 1990, p. 35-60.

RUSSON, Marc, *Les côtes guerrières. Mer, guerre et pouvoirs au Moyen-Âge. France-façade océanique (XIIIe-XVe siècle)*, Rennes, PUR, coll. « Histoire », 2005, 518 p.

SALVATORI, Enrica, « Corsairs' Crews and Cross-Cultural Interactions : The Case of the Pisan Trapelicinus in the Twelfth Century », *Medieval Encounters*, n° 13, 2007, p. 32-55.
SAWYER, Peter, *The Oxford Illustrated History of the Vikings*, Oxford, Oxford Paperbacks, 1997, 344 p.
SAYERS, William, « Skimmour : A Transient late medieval term for pirate », *Mariner's Mirror*, Vol. XCIV, 2008/3, p. 314-320.
SCHEURLEN, Ute, « La course et la piraterie aux XIVe et XVe siècles sur les côtes de la Frise », *Course et Piraterie, XVe colloque de la Commission internationale d'Histoire maritime*, San Francisco, août 1975, Paris, CNRS, 1975, p. 185-187.
SÉNAC, Philippe, *Provence et piraterie sarrasine*, Paris, Maisonneuve et Larose, coll. « Islam & Occident », 1982, 99 p.
SICKING, Louis, *Neptune and the Netherlands : State, Economy, and War at Sea in the Renaissance*, Leiden, Brill Academic Publishers, collection "History of Warfare, n° 23", 2004, 551 p.
SIMBULA, Pinuccia Franca, « Îles, corsaires et pirates dans la Méditerranée médiévale », *Médiévales*, n° 47, 2004, p. 17-30.
SIMBULA, Pinuccia Franca, *Corsari et pirate nei mari di Sardegna*, Cagliari, CNR, 1994, 491 p.
TANGUY, Gwenaëlle, *La course et la piraterie en mer Égée au XIIIe siècle d'après les* « Judicum Venetorum in causis piraticis contra Græcos decisiones », mémoire de Master, 2007, Université de Bretagne-Sud.
TENENTI, Alberto, « Venezia e la pirateria nel Levante : 1300 c.-1460 c. », dans A. Pertusi (dir.), *Venezia e il Levante fino al secolo XV*, Vol. I, Florence, 1973, p. 705-771.
TENENTI, Alberto, « I corsari in Mediterraneo all'inizio del Cinquecento », Rivista storica italiana, Vol. LXXII, 1960, p. 234-287.
TIMBAL, Pierre-Clément, « Les lettres de marque dans le droit de la France médiévale », *Recueil de la société Jean Bodin*, T. X, « L'étranger », Bruxelles, 1958, p. 109-138.
TOUCHARD, Henri, *Le Commerce maritime breton à la fin du Moyen-Âge*, Paris, Les Belles Lettres, 1967, 457 p.
TOUGHER, Shaun, *The Reign of Leo VI (886-912), Politics and People*, The Medieval Mediterranean, People, Economies and Cultures 400-1453, Vol. XV, Leyde, Brill, 1997, 264 p.
TSOUGARAKIS, Dimitris, *Byzantine Crete from the 5th to the Venetian Conquest*, Athènes, Historical Publications St D Basilopoulos, 1988, 462 p.
UNALI, Anna, *Marineros, piratas y corsarios catalanes en la Baja Edad Media*, Séville, Renacimiento, 2007, 276 p.
UNALI, Anna, *Mariners, Pirates i corsaris catalans a la Epoca Medieval*, Barcelone, La Magrana, 1985, 211 p.
VALERIAN, Dominique, *Bougie, port maghrébin, 1076-1510*, Rome, BEFAR, 2006, 795 p.
VASSILIEV, Alexander A., *Byzance et les Arabes,* T. II, *la dynastie macédonienne*, Bruxelles, 1935, p. 163-181.
VITKUS, Daniel J., *Piracy, Slavery, and Redemption : Barbary Captivity Narratives from Early Modern England*, New York, Columbia University Press, 2001, 376 p.
WARD, Robin, *The World of The Medieval Shipmaster : Law, Business and the Sea, c. 1350 – 1450*, Woodbridge, The Boydell Press, 2009, 270 p.
WICKHAM, Chris, *Framing the Early Middle Ages. Europe and the Mediterranean, 400-800*, Oxford, Oxford University Press, 2005, 1024 p.

WITT, Jan Markus, « Kaperei und Piraterie zur Hansezeit », *Piraterie einst und yetzt*, Düsseldorf, 2001, p. 28-39.
ZIMMERLING, Dieter, *Störtebeker & Co*, Hambourg, Verlag Die Hanse, 2000, 338 p.

E. XVIe SIÈCLE

AKER, Raymond, « Sir Francis Drake discovered Cape Horn », *Mariner's Mirror*, Vol. LXXXIV, 1/1998, p. 81-84.
ALLAIRE, Bernard, *Pelleteries, manchons et chapeaux de castor ; les fourrures nord-américaines à Paris 1500-1632,* Paris, Septentrion PUPS, 1999, 304 p.
ANDREWS, Keneth R., *Trade, Plunder and Settlement : Maritime Enterprise and the Genesis of the British Empire, 1480-1630*, Cambridge, Cambridge University Press, 1984, 3e rééd. 1999, 394 p.
ANDREWS, Kenneth R., « Caribbean rivalry and the Anglo-Spanish peace of 1604 », *History*, Vol. LIX, 1974, p. 1-17.
ANDREWS, Kenneth R., « Christopher Newport of Limehouse, mariner », *William and Mary Quartely*, Vol. XI, janv. 1954, p. 28-41.
ANDREWS, Kenneth R., « English voyages to the Caribbean, 1596-1604 : an annotated list » *William and Mary Quartely*, Vol. XXXI, 2/1974, p. 243-254.
ANDREWS, Kenneth R., « Sir Robert Cecil and the Mediterranean Plunder », *English Historical Review*, Vol. LXXXVII, n° 344, juin 1972, p. 513-532.
ANDREWS, Kenneth R., « The Elizabethan seaman », *Mariner's Mirror*, Vol. LXVIII, 1982, p. 245-262.
ANDREWS, Kenneth R., « The expansion of English Privateering and Piracy in the Atlantic, C. 1540-1625 », *Course et Piraterie, XVe colloque de la Commission internationale d'Histoire maritime*, San Francisco, août 1975, Paris, CNRS, 1975, p. 196-230.
ANDREWS, Kenneth R., « Thomas Fenner and the Guinea trade, 1564 », *Mariner's Mirror*, Vol. XXXVIII 1952, p. 312-314.
ANDREWS, Kenneth R., *Drake's Voyages : a re-assessment of their place in Elizabethan maritime expansion*, Londres, Panther ed., 1970, 221 p.
ANDREWS, Kenneth R., *Elizabethan Privateering : English Privateering during the Spanish War (1585-1603)*, Cambridge, Cambridge University Press, 1964, 297 p.
ANDREWS, Kenneth R., *English Privateering Voyages to the West Indies 1588-1595*, Cambridge, Cambridge University Press, 1959, 421 p.
ANDREWS, Kenneth R., *The last voyage of Drake and Hawkins,* Cambridge, Cambridge University Press & Hakluyt Society, 1972, 283 p.
ANDREWS, Kenneth R., *The Spanish Caribbean : Trade and Plunder 1530-1630*, New Haven, Yale University Press, 1978, 276 p.
ANDREWS, Kenneth R. « Elizabeth Privateering. The Harte Lecture 1985 », *Raleigh in Exeter 1985 : privateering and colonisation in the reign of Elizabeth 1*, Joyce Youings (dir.), Exeter, University of Exeter Press, 1985, p. 1-20.
ARONSON, Marc, *Sir Walter Raleigh and the quest for El Dorado*, New York, Clarion Books, 2000, 222 p.
ASAERT, Gustaaf, *1585 De Val van Antwerpen en de uittocht van Vlamingen en Brabanders*, (1585 la chute d'Anvers et l'exode des Flamands et des Brabançons), Tielt, Lannoo, 2004, 373 p.
AUDISIO, Gabriel, « Renégats marseillais (1591-1595) », *Provence historique*, Vol. XLVI, fasc. 185, 1996, p. 305-332.

AUFFRET, Pierre-Louis, « Une spécificité malouine : la guerre de course à Saint-Malo au temps de la République malouine (1590-1594) », *Journées d'études sur la guerre de course*, déc. 2004, *Bulletin de l'Association des Descendants de Capitaines Corsaires*, 2005, p. 19-31.

AUGERON, Mickaël, « Autour de Francis Drake et de son voyage dans les Mers du Sud. La place et le rôle du pilote portugais Nunho da Silva (1578-1579) », *Terres Marines. Etudes en hommage à Dominique Guillemet*, Jacques Péret et Frédéric Chauvaud (dir.), Rennes, Presses Universitaires de Rennes, 2005, p. 341-349.

AUGERON, Mickaël, « Coligny et les Espagnols à travers la course (1560-1572) : une politique maritime au service de la Cause protestante », *Colloque Coligny, les protestants et la mer*, Martine Acerra et Guy Martinière (dir.), Paris, PUPS, 1997, p. 155-176.

AUGERON, Mickaël, « Course et protestantisme à La Rochelle vus par les Espagnols, d'après les archives du Consejo de Estado (1568-1628) », *Les sociétés littorales du Centre-ouest atlantique de la Préhistoire à nos jours*, Dominique Guillemet et Jacques Peret (dir.), colloque de Rochefort de 1995, Poitiers, GERHICO, 1996, p. 215-256.

AUGERON, Mickaël, « De la cause au parti : Henri de Navarre et la course protestante (1568-1589) », *Enjeux maritimes des conflits européens (XVIe-XIXe siècles), Enquêtes & Documents n° 28*, CRHMA, Nantes, Ouest-Éditions, 2002, p. 27-58.

AUGERON, Mickaël, « Le navire, lieu de conversion au protestantisme : l'exemple du normand Guillaume de Silles en 1570-1571 », *Les Huguenots et l'Atlantique*, Vol. I Pour Dieu, la Cause ou les affaires, Paris, PUPS/Indes Savantes, 2009, p. 83-98.

AUGERON, Mickaël, « Les élites calvinistes et la course anti-catholique à La Rochelle : attitudes, justifications et contestations dans les années 1570 », *Protestantisme(s) et autorité*, Bertrand Van Ruymbeke *et alii* (dir.), Toulouse, Presses Universitaires du Mirail, n° 17, 2005, p. 123-134.

AUGERON, Mickaël, « Pour Dieu et la Fortune : les huguenots à la conquête des Amériques dans la seconde moitié du XVIe siècle », *Connaissances et Pouvoirs. Les espaces impériaux (XVIe-XVIIIe siècles) France, Espagne, Portugal*, Bordeaux, PUB, 2005, p. 39-62.

AUGERON, Mickaël, « Violences théâtralisées, violences sacralisées : les marins huguenots face aux Papistes dans la seconde moitié du XVIe siècle », *colloque La violence et la Mer dans l'espace atlantique (XIIe-XIXe siècle)*, Rennes, PUR, 2004, p. 285-308.

AUGERON, Mickaël, POTON Didier et VAN RUYMBEKE Bertrand (dir.), L*es huguenots et l'Atlantique :* Vol. I *Pour Dieu, la Cause et les affaires ;* Vol. II *Racines et Mémoires*, Paris, Presses Universitaires de Paris-Sorbonne et les Indes Savantes, 2009, 564 p., dont Mickaël Augeron, « Pour la défense et l'advencement de la vraye religion : Jacques de Sores, un corsaire au service de la Cause protestante », p. 189-206.

AVERMAETE, Roger, *Les Gueux de la mer et la naissance d'une nation*, Bruxelles, Charles Dessart, 1944, 225 p.

AYDELOTTE, Frank, « Elizabethan Seamen in Mexico and Ports of the Spanish Main », *The American Historical Review*, Vol. XLVIII, oct. 1942, p. 1-19.

AYMARD, Maurice, « Chiourmes et galères dans la Méditerranée du XVIe siècle », *Histoire économique du monde méditerranéen (1450-1650), Mélanges en l'honneur de Fernand Braudel*, 2 vol., Toulouse, Privat, 1973, p. 49-65.

AYMARD, Maurice, « Chiourmes et galères dans la seconde moitié du XVIe siècle », *Il Mediterraneo nella sconda metà del Cinquecento alla luce di Lepante*, Florence, 1974, p. 71-91.

BACHALEMI, Jean-Louis, *Nous les frères Barberousse. Corsaires et rois d'Alger*, Paris, Fayard, 1984, 442 p.

BARBER, James, « Sir Francis Drake's Investment in Plymouth Property », *Transactions of the Devonshire Association*, Vol. CXIII, 1981, p. 103-108.

BARROS FRANCO, José Miguel, « La incursión de Richard Hawkins en Hispanoamérica y su epílogo », *Revista de Historia naval*, Vol. LXV, 2e trim. 1999, p. 63-77.

BAUDOT, Georges, « Corsaires iconoclastes en 1572-1574 », *Cahiers du Monde Hispanique et Luso-Brésilien*, Vol. XLV, 1985, p. 79-85.

BAWLF, Samuel, *The Secret Voyage of Sir Francis Drake*, New York, Walker, 2003, 400 p.

BENEDICT, Philip, *Rouen during the Wars of Religion*, Cambridge, Cambridge University Press, 1981, 297 p.

BENNETT, Charles E., *Laudonnière & Fort Caroline. History and Documents*, Tuscaloosa, The University of Alabama Press, 2001, 216 p.

BERTAS, Pierre, « Un exploit corsaire marseillais (1512) », *Provincia*, Vol. IX, 1929, p. 167-186.

BERTAS, Pierre, « Les défenseurs de Marseille en 1524 », *Provincia*, Vol. VI, 1926, p. 171-200.

BERTRAND, Michel et PRIOTTI Jean-Philippe, *Circulations maritimes : l'Espagne et son empire (XVIe-XVIIIe siècle)*, Rennes, PUR, 2011, 220 p.

BILLACOIS, François, « Une vision calviniste de la mer : l'Économie politique de Montchrétien », *Colloque Coligny, les protestants et la mer*, Martine Acerra et Guy Martinière (dir.), Paris, PUPS, 1997, p. 197-201.

BLACK, J. B., « Queen Elizabeth, the Sea Beggars and the capture of Brille, 1572 », *English Historical Review*, Vol. XLVI, janv. 1931, p. 30-47.

BONAFFINI, Giuseppe, *La Sicilia e i Barbareschi : incursioni corsare e riscatto degli schiavi (1570-1606)*, Palerme, Mazzone, 1983, 217 p.

BONAFFINI, Giuseppe, *Un mare di paura. Il Mediterraneo in età moderna*, Caltanisetta, Sciascia, 1997, 224 p.

BOUCHON, Geneviève, « L'évolution de la piraterie sur la côte Malabar au cours du XVIe siècle », *Course et Piraterie, XVe colloque de la Commission internationale d'Histoire maritime*, San Francisco, août 1975, Paris, CNRS, 1975, p. 744-765.

BOUCHON, Geneviève, « Timoji, un corsaire indien au service du Portugal (1498-1512) », *Portugal e o Oriente*, Lisbonne, Quetzal Editores e Fundaçao Oriente, 1994, p. 237-245.

BOVIL, E. W., « The *Madre de Dios* », *Mariner's Mirror*, Vol. LIV, 1968, p. 129-152.

BRADLEY, Francis R., « Piracy, Smuggling and Trade in the Rise of Patani 1490-1600 », Bangkok, *The Journal of the Siam Society*, Vol. XCVI, 2008, p. 27-50.

BRADLEY, Peter T., « Drake y la defensa del Peru », *Actas del VI Simposium de Historia Maritima y Naval Iberoamericana*, Lima, IEHMP, 2003, p. 179-190.

BRAUDEL, Fernand, *La Méditerranée et le monde méditerranéen à l'époque de Philippe II*, 2e édition, Paris, A. Colin, 1966, 591 p.

BROGINI, Anne, *Malte frontière de chrétienté 1530-1670*, Rome, BEFAR, 2006, 943 p.

BROGINI, Anne, « La course et la Foi. Malte, île corsaire aux XVIe et XVIIe siècles », *Corsaires et forbans de Méditerranée (XIVe-XXIe siècles)*, Gilbert Buti dir., Paris, Riveneuve, 2009, p. 181-196.

BRUMMETT, Palmira, « The Overrated Adversary : Rhodes and Ottoman Naval Power », *The Historical Journal*, Vol. XXXVI, sept. 1993, p. 517-541.

CABALLOS, Esteban Mira, *Las armadas imperiales. La guerra en el mar en tiempos de Carlos V y Felipe II,* Madrid, La Esfera de los Libros, 2005, 328 p.
CALLENDER, Geoffrey, « Drake and his detractors », *Mariner's Mirror*, Vol. VII, 1921, p. 66-74, 98-105, 142-152.
CALLENDER, Geoffrey, « Fresh Light on Drake », *Mariner's Mirror*, Vol. IX, 1923, p. 16-28.
CAMPODONICO, Pierangelo., *Andrea Doria*, Gênes, Tormena, 1997, 187 p.
CANE, André, « Documents sur l'activité des Barbaresques à Villefranche au XVIe siècle », *Nice historique*, n° 1, 1972, p. 33-37.
CAPENDU, Ernest, *Ango le Dieppois*, Luneray, impr. Bertout, 1984, 121 p.
CASALE, Giancarlo, « Global politics in the 1580's: one canal, twenty thousand cannibals and an ottoman plot to rule the world », *Journal of World History*, Vol. XVIII, 2007, p. 267-296.
CASALE, Giancarlo, « Ottoman Guerre de Course and the Indian Ocean spice trade », *Itinario*, Vol. XXXII, 1/2008, p. 59-79.
CAUNEDO DEL POTRO, Betsabé, Mercaderes castellanos en el golfo de Vizcaya (1475-1492), Madrid, Universidad de Madrid, 1983, 307 p.
CAZAUX, Yves, *Naissance des Pays-Bas*, Paris, Albin Michel, 1983, 348 p.
CHAMBERS, Anne, *Granuaille*: *Ireland's Pirate Queen C.1530-1603,* Wolfhound Press, 2003, 205 p.
CHAMBERS, Anne, *Ireland's Pirate Queen C.1530-1630,* New York, Wolfhound Press, 2003, 205 p.
CHOPE, R. Pearse, « New light on Sir Richard Grenville », *Transactions of the Devonshire Association*, Vol. XLIX, 1917, p. 210-282.
COINDREAU, Roger, « Un grand marin méconnu: Prégent de Bidoux, général des galères (1468-1528) », *Neptunia*, Vol. LXXVII, 1964-1965.
CORBETT, Julian Stafford, *Drake and the Tudor Navy with a history of the rise of England as a maritime power*, Aldershot, Temple Smith, Brookfield, Gower, 1988, 2 vol., 415 et 462 p.
COTTRET, Bernard, HENNETON Lauric, POTHIER Jacques et VAN RUYMBEKE Bertrand (dir.), *Naissance de l'Amérique du Nord. Les actes fondateurs, 1607-1776*, Paris, les Indes Savantes, 2008, 204 p.
CROFT, Pauline, « Trading with the Enemy 1585-1604 », *The Historical Journal*, Vol. XXXII, 1989, p. 281-302.
CUMMINS, John, « That golden knight'Drake and his reputation », *History Today*, Vol. XLVI, janv. 1996, p. 14-21
DAEFFLER, Michel, « Portrait d'une victime : la « nave » de commerce méditerranéenne du XVIe siècle », *Corsaires et forbans en Méditerranée XIVe-XXIe siècle*, Gilbert Buti (dir.), Paris, SFHM et Riveneuve, 2009, p. 23-42.
DARSEL, Joachim, « La piraterie sur les côtes de Bretagne au XVIe siècle. L'épilogue du procès du seigneur de Coetlestremeur, en 1556 », *Bulletin de la Société archéologique du Finistère*, 1970, t. 96, p. 107-115.
DAVEY, Francis « Parsons and Pirates », *Devon & Cornwall Notes & Queries*, Vol. XXXVIII, 1999, p. 179-186.
DAVIES, Clifford Stephen Lloyd, « The Administration of the Royal Navy under Henry VIII, The Origins of the Navy Board », *English Historical Review*, 1965, Vol. LXXX, n° 315, p. 268-288.
DAVIES, Joan, « Neither Politique Nor Patriot? Henri Duc de Montmorency and Philip II, 1582-1589 », *The Historical Journal,* Vol. XXXIV, sept. 1991, p. 539-566.

DELAFOSSE, Marcel, *Les corsaires protestants à La Rochelle (1570-1577)*, Bibliothèque de l'École des chartes, Paris, Vol. CXXI, 1963.
DIMMOCK, Matthew, « Crusading Piracy? The Curious Case of the Spanish in the Channel, 1590-95 », *Pirates? The Politics of Plunder, 1550-1650*, Claire Jowitt (dir.), Houndmills, Palgrave Macmillan, 2007, p. 74-89.
DUDLEY, Wade G., *Drake : for God, Queen and Plunder*, Washington D C, Brassey's Inc, 2003, 97 p.
DUNLOP, David, « The politics of Peace-keeping : Anglo-scottish Relations from 1503 to 1511, *Renaissance Studies*, Vol. VIII, n° 2, 1994, p. 138-161.
DYER, Florence E, « Reprisals in the Sixteenth Century », *Mariner's Mirror*, Vol. XXI, avril 1935, p. 187-198.
DYER, Florence E., « Drake's Voyage of Circumnavigation », *Mariner's Mirror*, Vol. IX, 1923, p. 194-201.
EBBEN, Maurits A., *De aanval van Pieter van der Does op Las Palmas de Gran Canaria (1599) en de Nederlandse expansie rond 1600*, sl., 1999.
English Privateering Voyages to the West Indies, HAKLUYT SOCIETY (the), second series, n° CXI, 1956, 421 p.
ENTHOVEN, Victor, *From Sea-Beggars to admiralty : The Dutch Navy after Lepanto*, Brill Academic Publishers, 2003, 400 p.
FERREIRA, Ana Maria, « La course et la piraterie entre le Portugal et la France dans la première moitié du XVIe siècle : quelques aspects économiques », *Course et Piraterie, XVe colloque de la Commission internationale d'Histoire maritime*, San Francisco, août 1975, Paris, CNRS, 1975, p. 188-194.
FONTENAY, Michel, « Charles-Quint, Malte et la défense de la Méditerranée », *Revue d'Histoire moderne et contemporaine*, Vol. L, oct.-déc. 2003, p. 6-28.
FONTENAY, Michel, « Le revenu des chevaliers de Malte d'après les estimes de 1533, 1583 et 1776 », *La France d'Ancien Régime. Études en l'honneur de Pierre Goubert*, Toulouse, 1984, p. 259-271.
GAFFAREL, Paul, « Jean Ango », *Société normande de géographie*, 1889, p. 172-191, 234-267, 297-315.
GAFFAREL, Paul, « Le corsaire Jean Fleury », *Société normande de géographie*, 1902, p. 171-194.
GAFFAREL, Paul, *Histoire du Brésil français au seizième siècle*, Paris, Maisonneuve frères, 1878, 512 p.
GLASGOW, Tom J., « The Navy in the French Wars of Mary and Elizabeth I, part I. The Navy in Philip and Mary's War, 1557-1558 », *Mariner's Mirror*, Vol. LIII, 1967, p. 321-342., « Part II. The Navy in the first Elizabethan Undeclared War, 1559-1560 », *Mariner's Mirror*, Vol. LIV, 1968, p. 23-37., « Part III. The Navy in the Le Havre Expedition, 1562-1564 », *Mariner's Mirror*, Vol. LIV, 1968, p. 281-296.
GONZALEZ, José Ignacio et HIERRO Aller, « La presencia de Drake y Cavendish en la costa americana del Pacífico Sur », *Derroteros de la Mar del Sur*, Vol. II, 1994, 10 p.
GRAVIER, Gabriel, *Examen critique de l'Histoire du Brésil français au XVIe siècle*, Paris, Imprimerie E. Martinet, 1878, 24 p.
GRAZIANI, Antoine-Marie, « La menace barbaresque en Corse et la construction d'un système de défense (1510-1610), *Revue d'Histoire maritime*, Vol. II-III, 2004, p. 141-162.
GRAZIANI, Antoine-Marie, *Andrea Doria. Un prince de la Renaissance*, Paris, Tallandier, 2008, 285 p.
GRILLON, Pierre, « La croisière du baron de Saint-Blancard, 1537-1538 », *Revue d'Histoire Moderne et Contemporaine*, Vol. XV, oct.-déc. 1968, p. 624-661.

GRUNBERG, Bernard, « Corsaires français et « Luthéranisme » au Mexique en 1560 », *Colloque Coligny, les protestants et la mer*, Martine Acerra et Guy Martinière (dir.), Paris, PUPS, 1997, p. 81-89.

GRUNBERG, Bernard, « Le Brésil et le commerce interlope français début XVIe siècle », *Le Brésil, l'Europe et les équilibres internationaux XVI-XX*, 1999, p. 47-59.

GUÉNIN, Eugène, *Ango et ses pilotes*, Paris, Imprimerie nationale, 1907, 292 p.

GUÉNIN, Eugène, *La fin d'un corsaire honfleurais, le capitaine Lelièvre*, Paris, Maurice Prudhomme, 1902, 24 p.

HAIR, P. E. H., « Protestants as Pirates, Slavers and Proto-missionaries : Sierra Leone 1568 and 1582 », *Journal of Ecclesiastical History*, Vol. XXI, 1970, p. 203-224.

HAMPDEN, John, *Francis Drake, privateer : contemporary narratives and documents*, Londres, Eyre Mehuen Ltd, 1972, 286 p.

HARLOW, Vincent Todd, *Raleigh's last voyage*, Londres, rééd. N. Israel, Da Capo Press, Amsterdam et New York, 1932, 379 p.

HEERS, Jacques, *Les Barbaresques : la course et la guerre en Méditerranée XIVe-XVIe siècles*, Paris, Perrin, 2001, 368 p.

HENRY, L. W., « The earl od Essex as strategist and military organizer (1596-1597), *English Historical Review*, Vol. LIVIII, juill. 1953, p. 363-393.

HEWITT, G R, « Drake at San Juan de Puerto Rico », *Mariner's Mirror*, Vol. L, 1964, p. 199-204.

HILL, L. M., « The Admiralty Circuit of 1591: Some Comments on the Relations between Central Govnernment and Local Interests », *The Historical Journal*, Vol. XIV, mars 1971, p. 3-14.

HIRSCHAUER, Charles, « Recherches sur la déposition et la mort de Jean Lévesque de La Cassière, Grand Maître de l'Ordre de Malte », *Mélanges d'Archéologie et d'Histoire*, Vol. XXXI, 1911, p. 75-141.

HITCHCOCK, R. F., « Cavendish's last voyage : John Jane's narrative of the voyage of the *Desire* », *Mariner's Mirror*, Vol. LXXXIX, 1998, p. 4-16., « Cavendish's last voyage : Purposes revealed and concealed », *Mariner's Mirror*, Vol. LIIIVII, 2001, p. 5-14., « Cavendish's last voyage : The Charges against Davis », *Mariner's Mirror*, Vol. LXXX, 1994, p. 259-269.

HOFFMAN, Paul E., *The Spanish Crown and the Defense of the Caribbean, 1535-1585*, Baton Rouge, Louisiana State University, 1980, 312 p.

HOFFMAN, Paul E., *A New Andalucia and a New Way to the Orient. The American Southeast During the Sixteenth Century*, Baton Rouge, Louisiana State University Press, 2004, 364 p.

HULTON, Paul, « John White and his drawings of Raleigh's Virginia », *Raleigh in Exeter 1985 : privateering and colonisation in the reign of Elizabeth 1*, Joyce Youings (dir.), Exeter, University of Exeter Press, 1985, p. 105-117.

IRWIN, Margaret, *That great Lucifer : a portrait of Sir Walter Raleigh*, Harmondsworth, Penguin books, 1962, 319 p.

JAMESON, A. K., « Some New Spanish Documents dealing with Drake », *English Historical Review*, Vol. XLIX, n° 193, janv. 1934, p. 14-31.

JOUBERT, Solène, « Laudonnière, marin du XVIe siècle, corsaire réformé en Floride (1561-1574) », *Enjeux maritimes des conflits européens (XVIe-XIXe siècles), Enquêtes & Documents n° 28*, CRHMA, Nantes, Ouest-Éditions, 2002, p. 9-26.

JULIEN, Charles-André, *Les voyages de découverte et les premiers établissements (XVe-XVIe siècles)*, Paris, Presse universitaire de France, 1948, 535 p.

KELSEY, Harry, *Sir Francis Drake the Queen's Pirate*, New Haven et Londres, Yale University Press, 1998, 566 p.

KELSEY, Harry, *Sir John Hawkins: Queen Elizabeth's slave trader*, New Haven et Londres, Yale University Press, 2002, 402 p.

KUPPERMAN, Karen O., *Roanoke: The Abandoned Colony*, Lanham, Maryland, Rowman and Littlefield Publishers, 2007, 208 p.

KUPPERMAN, Karen O., *The Jamestown Project*, Cambridge, Massachusetts, 2007, 392 p.

LA RONCIERE, Charles de, « Le passage du Nord Est et la compagnie Française du pôle Arctique au temps de Henri IV », *Bibliothèque de l'école des chartes*, Année 1917, Vol. LXXVIII, n° 1, p. 154-178.

LA RONCIERE, Charles de, « François Ier et la défense de Rhodes », *Bibliothèque de l'École des Chartes*, Vol. LXII, 1901, p. 223-240.

L'ESTRANGE, Ewen C., « Organised Piracy round England in the Sixteenth Century », *Mariner's Mirror*, Vol. XXXV, 1949, p. 29-42.

LATHAM, A. M. C., « Sir Walter Ralegh's Will », *The Review of English Studies*, Vol. XXII, n° 86, mai 1971, p. 129-136.

LE BRIS, Michel, *D'or, de rêve et de sang, l'épopée de la flibuste (1494-1588)*, Paris, Hachette Littératures, coll. Pluriel, 2001, 381 p.

LE CORBEILLER, Édouard, « Jean Ango et Jean III de Portugal », *Les Amis du Vieux Dieppe*, n° 21, 3 et 4/1925, p. 21-24.

LEM, A. van der, EBBEN Maurits A., FAGEL R. P. & SICKING L. H. J. (éd.), *De Opstand in de Nederlanden, 1555-1609*, s.l., 1999.

LEMONNIER, Léon, *Sir Francis Drake*, Paris, La Renaissance du Livre, 1932, 255 p.

LESTRINGANT, Frank, « Les protestants et la liberté des mers, d'Urbain Chauveton à Grotius », *Colloque Coligny, les protestants et la mer*, Martine Acerra et Guy Martinière (dir.), Paris, PUPS, 1997, p. 25-33.

LESTRINGANT, Frank, « Quelle religion pour les flibustiers ? La question du protestantisme », *L'aventure de la flibuste, Actes du colloque de Brest*, Paris, Hoëbeke, 2002, p. 119-145.

LESTRINGANT, Frank, *Le Huguenot et le Sauvage. L'Amérique et la controverse coloniale, en France, au temps des guerres de religion, 1555-1589*, Genève, Droz, 2004, 376 p.

LESTRINGANT, Frank, « Villegagnon et la France Antarctique du Brésil. Un nouveau bilan », *La France et la Mer au siècle des grandes découvertes*, Philippe Masson et Michel Vergé-Franceschi (dir.), Paris, Tallandier, 1993, p. 209-216.

LEWIS, Michael, « Fresh Light on San Juan de Ulua », *Mariner's Mirror*, Vol. XXIII, 1937, p. 295-315.

LHOUMEAU, Florence, *Les expéditions françaises en Floride 1562-1568*, thèse de l'École des Chartes, 2000.

LLOYD, Chritopher, *Sir Francis Drake*, Londres, Mystic, 1957, rééd. Faber & Faber, 1979, 144 p.

LOADES, David, *The Tudor Navy. An Administrative, Political and Military History*, Aldershot, Scolar Press, 1992, 317 p.

LOO, Ivo J. Van, « For freedom and fortune: the rise of Dutch privateering in the first half of the Dutch Revolt, 1568-1609 », *Exercice of arms: warfare in the Netherlands* (1568-1648), Marco van der Hoeven (ed), Leiden, 1998, p. 173-196, trad., « Pour la liberté et la fortune. La course néerlandaise pendant la guerre de religion aux Pays-Bas 1568-1609 », *Colloque Coligny, les protestants et la mer*, Martine Acerra et Guy Martinière (dir.), Paris, PUPS, 1997, p. 91-107.

LOPES, David, *Historia dos Portugeses no Malabar por Zinadim*, Lisbonne, 1898, Kessinger Publishing, 2010, 352 p.
LYON, Eugène, *The Enterprise of Florida; Pedro Menendez de Avilés and the Spanish Conquest of 1565-1568*, Gainesville, University of Florida, 1976, 253 p.
MAFRICI, Mirella, « Dalla Croce alla Mezzaluna. Rinnegati nell'universo barbaresco », *Scritti in memoria*, Alberto Tenenti (dir.), Naples, Pirroberto, 2005, p. 479-512.
MAFRICI, Mirella, « I mari de Mezzogiorno d'Italia tra cristiani e musulmani », *Storia d'Italia*, Annali 18, *Guerra e pace*, Turin, Einaudi, 2002, p. 71-121.
MAFRICI, Mirella, « Carlo V e I Turchi nel Mediterraneo. L'ultima spedizione di Khaïr-Ed-Din Barbarossa (1543-1544) », *L'Italia di Carlo V. Guerra, religione e politica nel primo Cinquecento*, Francesco Cantu et Maria Antonietta Visceglia (dir.), Rome, Viella, 2003, p. 639-657.
MAGNUS, Philip, *Sir Walter Raleigh*, Londres, Collins, 1968, 158 p.
MALLIA-MILANES, Victor, *Venice and Maltese Privateering in the Levant, 1572-1587,* La Valette, 1989.
MARCEL, Gabriel, *Les corsaires français au XVIe siècle dans les Antilles*, Paris, Leroux, 1902, 19 p.
MARSDEN, Reginald G., « The early career of Sir Martin Frobisher », *English Historical Review*, Vol. XXI, juill. 1906, p. 538-544.
MARTIN, Colin et PARKER, Geoffrey, *Le dossier de l'Invincible armada,* Paris, Taillandier, 1998, 402 p.
MARTINIÈRE, Guy, « Autour de la Popelinière », *Colloque Coligny, les protestants et la mer*, Martine Acerra et Guy Martinière (dir.), Paris, PUPS, 1997, p. 45-50.
MATHEW, David, « The Cornish and Welsh Pirates in the Reign of Elizabeth », *English Historical Review*, Vol. XXXIX, n° 155, juill. 1924, p. 337-348.
MAXWELL, Susan, « Henry Seckford : Sixteenth-Century, Merchant, Courtier and Privateer », *Mariner's Mirror*, Vol. LXXXII, nov. 1996, p. 387-397.
McBRIDE, Gordon K., « Elizabeth Foreign Policy in Microcosm : The Portuguese Pretender, 1580-89 », *Albion : A Quartely Journal Concerted with British Studies*, Vol. V, n° 3, 1973, p. 193-210.
McDERMOTT, James, *Martin Frobisher : Elizabethan privateer*, New Haven London, Yale University Press, 2001, 520 p.
McGRATH, John T., *The French in Early Florida. In the Eye of the Hurricane*, Gainesville, University Press of Florida, 2000, 239 p.
MERLIN-CHAZELAS, Anne, « La défense des côtes provençales, d'une invasion à l'autre (1524-1536) », *Méditerranée mer ouverte*, Christiane Villain-Gandossi *et alii* (dir.), Malte fond. int., universités de Montpellier et d'Aix, 2 vol., 1997, p. 43-61.
MERLIN-CHAZELAS, Anne, « Ordonnance inédite de François Ier pour la répression de la piraterie », *Bulletin Philologique et Historique du Comité des Travaux historiques*, Paris, 1968, p. 87-93.
MILLER, Lee, *Roanoke : solving the mystery of the lost colony*, New York, Penguin Putnam, 2002, 362 p.
MONCHICOURT, Charles de, « Dragut, miral turc (juin 1551-avril 1556) », *Revue Tunisienne*, Vol. CV, mai 1914, p. 227-246, septembre 1914, p. 419-450.
MONCHICOURT, Charles de, « Épisodes de la carrière tunisienne de Dragut », *Cahiers de Tunisie*, Vol. LXXIII-LXXIV, T. XIV, 1971, p. 290-326.
MOCKE, Henri Guillaume, *Les Gueux de mer*, Paris, Lebègue, 1927, Bruxelles, Académie royale de Langue et de Littérature française, 2001, 443 p.
MORGAN, Hiram, « Spanish armadas and Ireland », *The Sea in European History*, Luc François et Ann Katherine Isanes (dir.), Université de Pise, 2001, p. 219-228.

NAMBIAR, Odayamadath Kunjappa, *The Kunjalis, admirals of Calicut*, Londres, Asia Publishing House, 1963, 168 p.

NETZLOFF, Mark, « Sir Francis Drake's Ghost : Piracy, Cultural Memory, and Spectral Nationhood », *Pirates? The Politics of Plunder, 1550-1650*, Claire Jowitt (dir.), Houndmills, Palgrave Macmillan, 2007, p. 137-150.

NICOLAS, Guy, « La course à Saint-Malo au temps de la République malouine (1590-1594) », *L'Émoi de l'Histoire, l'Histoire maritime*, t. 1, *Structures, événements*, n° 19, 1998, p. 85-92.

Oxford Dictionnary of National Biography, Oxford University Press : Bayning Paul (Ian W. Archer), Burgh Sir John (M. A. Stevens), Caesar Sir Julius (Alain Wijffels), Cavendish Thomas (Susan M. Maxwell), Clerke Richard (David B. Quinn), Clifford George (Peter Holmes), Davis John (Michael Hicks), Drake Sir Francis (Harry Kelsey), Fenner George (David Loades), Gilbert Sir Humphrey (Rory Rapple), Glemham Edward (Richard Raiswell), Grenville Sir Richard (David Loades), Hawkins Sir John (Basil Morgan), Hawkins Sir Richard (David Loades), Horsey Sir Edward (Clayton J. Drees), Howard Charles (James McDermott), Howard Philip (J. G. Elzinga), Killigrew Sir Henry (Luke MacMahon), Middleton David (Margaret Makepeace), Newport Christopher (David R. Ransome), O'Malley Grace (Mary O'Dowd), Oxenham John (James McDermott), Parker William (Margaret Makepeace), Rich Robert, firts earl of Warwick (Brett Usher), Rolfe John (Robert S. Tilton), Seckford Sir Henry (Susan M. Maxwell), Somers Sir George (William Sears Zuill sen), Strangeways Henry (J. D. Alsop), Stukeley Thomas (Peter Holmes).

PEREZ-MALLAINA, Pablo E., *Spain's Men of the Sea : Daily Life on the Indies Fleets in the Sixteenth Century*, trad. Carla Rahn Phillips, Baltimore, The John Hopkins University Press, 1998, 289 p.

PETIET, Claude, *L'ordre de Malte face aux Turcs, politique et stratégie en Méditerranée au* XVIe *siècle*, Maleuvrier, Hérault, 1997, 477 p.

PARKER, Geoffrey « Why Did the Dutch Revolt last Eighty Years ? », *Transactions of the Royal Historical Society*, 5e série, Vol. XXVI, 1976, p. 53-72.

PARKER, Geoffrey, « Queen Elizabeth's Instructions to Admiral Howard », *Mariner's Mirror*, Vol. XCIV, mai 2008, p. 202-209.

PARKER, Geoffrey, « El testamento político de Juan Martínez de Recalde », *Revista de Historia Naval*, Vol. LX, 1998, XVI, p. 7-44.

PERRIA, Antonio, *Andrea Doria il corsaro : la casata e le gesta del più grande ammiraglio genovese del sedicesimo secolo*, Milan, Sugarco, 1982, 299 p.

PERRIA, Antonio, *Il corsaro Andrea Doria*, Milan, Odoya, rééd. 2009, 303 p.

PHILIP, Benedict, *Rouen during the Wars of Religion,* Cambridge, Cambridge University Press, 1981, rééd. 2004, 320 p.

POLLITT, Ronald, « John Hawkins's Troublesome Voyages : Merchants, Bureaucrats, and the Origins of the Slave Trade », *The Journal of British Studies*, Vol. XII, 1973, p. 26-40.

POTON, Didier, « Philippe Duplessis-Mornay et la mer : Discours au roi Henri III sur les moyens de diminuer l'Espagnol (1584) », *Colloque Coligny, les protestants et la mer*, Martine Acerra et Guy Martinière (dir.), Paris, PUPS, 1997, p. 145-154.

PRIOTTI, Jean-Philippe, « Guerre et expansion : le rôle des Basques dans l'Empire espagnol au XVIe siècle », *Revue d'Histoire moderne et Contemporaine*, Vol. XLVIII, 2 et 3/2001, p. 51-71.

QUINN, David Beers, *Set Fair for Roanoke, Voyages and Colonies, 1584-1606*, Chapel Hill, University of North Carolina Press, 1985, 424 p.

QUINN, David Beers, « The lost colonists », *Raleigh in Exeter 1985 : privateering and colonisation in the reign of Elizabeth 1*, Joyce Youings (dir.), Exeter, University of Exeter Press, 1985, p. 59-72.

RAFFA, Angelo, « L'ultima impresa di Hayreddin Barbarossa. La guerra maritima turco-franco-spagnola del 1543-1544 », *Aspetti ed attualità del potere in Mediterraneo nei secoli XII-XVI*, Paolo Alberini (dir.), Rome, Ufficio Storico della Marina Militare, 1999, p. 397-418.

RAMBEAUD, Pascal, « L'Amiral à La Rochelle, l'union du ciel et de la mer », *Colloque Coligny, les protestants et la mer*, Martine Acerra et Guy Martinière (dir.), Paris, PUPS, 1997, p. 131-143.

RIGAUD, Philippe, « La course dans les mers de Provence. Documents inédits (1492-1561) », *La France et la Mer au siècle des grandes découvertes*, Philippe Masson et Michel Vergé-Franceschi (dir.), Paris, Tallandier, 1993, p. 253-276.

RODGER, Nicolas Andrew, « Queen Elizabeth and the Myth of Sea-Power in English History », *Transactions of the Royal Historical Society*, 6e série, Vol. XIV, 2004, p. 153-174.

RODGER, Nicolas Andrew, « The Drake-Norris expedition : English Naval Strategy in the Sixteenth-Century », *Militia Revista de Cultura Militar*, Vol. VIII, 1996, p. 89-100.

ROELOFSEN, Cornelis Gerrit, « La relation entre le droit romain et le droit coutumier dans quelques procès de prise maritime devant la Cour de Hollande et le Grand Conseil de Malines », *Cornua legum, Acta Falconis Faculteit Rechtsgeleerdheid*, Vol. VII, 1987, p. 27-39.

ROELOFSEN, Cornelis Gerrit, *Studies in the History of international Law : practice and doctrine in particular with regard to the law of naval warfare in the Low Countries from circa 1450 until the early 17th century*, 1991, 177 p.

RUDT DE COLLENBERG, Wipertus Hugo, *Esclavage et rançons des chrétiens en Méditerranée (1570-1600)*, Paris, Léopard d'Or, 1987, 500 p.

SALMORAL, Manuel Lucena, « Questions espagnoles sur la piraterie dans la biographie de Francis Drake écrite par Fray Pedro Simon au XVIIe siècle », *L'aventure de la flibuste, actes du colloque de Brest*, Paris, Hoëbeke, 2002, p. 161-180.

SCAMMELL, Geoffrey V., « Manning the English Merchant Service in the Sixteenth Century », *Mariner's Mirror*, Vol. LVI, 1970, p. 131-154.

SEGARD, Achille, *Ango de Dieppe*, Dieppe, Les Clochers de France, n° 7, 1925, 60 p.

SEGUIN, Marc, « Un rêve saintongeais déçu : les armements de Brouage (été 1572) », *Colloque Coligny, les protestants et la mer*, Martine Acerra et Guy Martinière (dir.), Paris, PUPS, 1997, p. 119-129.

SENIOR, William, « Drake at the Suit of John Doughty », *Mariner's Mirror*, Vol. VII, oct. 1921, p. 291-297.

SHASTRY, B., « Indian Relation with the Portugese », *Journal of the Intitut of Indian Studies*, 1979, p. 34-55.

SICKING, Louis, « Les Pays-Bas et la mer à l'époque de Charles Quint », *Revue d'histoire maritime*, Vol. II-III, Paris, 2001, p. 101-140.

SLUITER, Engel, « Dutch-Spanish Rivalry in the Caribbean Area, 1594-1609 », *The Hispanic American Review*, Vol. XXVIII, n° 2, mai 1948, p. 165-196.

SMITH, A. Hassell, *Case of Piracy in the Sixteenth Century*, Norwich, Centre of East Anglian Studies, University of East Anglia, 1983.

SO, Kwan-Wai, J*apanese piracy in Ming China during the 16th century*, East Lansing, Michigan State University Press, 1975, 251 p.

SPENCE, Richard, *Privateering Earl : George Clifford, 3rd Earl of Cumberland 1558-1605*, A Sutton Pub, 1995, 256 p.

STANFORD, Michael, « The Raleghs, Father and Son », *Raleigh in Exeter 1985 : privateering and colonisation in the reign of Elizabeth 1*, Joyce Youings (dir.), Exeter, University of Exeter Press, 1985, p. 91-97.

STEUR, A. G. van Der, « Johan van Duvenvoirde en woude 1547-1610 », *Hollandse Studien,* Vol. VIII, 1975, p. 179-273.

STOPPELAAR, Johannes Hermanus de, *Balthasar de Moucheron : Een Bladzijde Uit de Nederlandsche Handelsgeschiedenis Tijdens Den Tachtigjarigen Oorlog,* (une page de l'histoire commerciale néerlandaise durant la guerre de 80 ans), Kessinger Publishing, 1901, rééd. 2010, 330 p.

SUGDEN, John, *Sir Francis Drake*, Londres, Barrie & Jenkins, 1990, 355 p.

TAILLEMITE, Étienne, « Les ordonnances de marine au XVIe siècle », *La France et la Mer au siècle des grandes découvertes*, Philippe Masson et Michel Vergé-Franceschi (dir.), Paris, Tallandier, 1993, p. 53-68.

TAUSSERAT-RADEL, Alexandre, *Correspondance politique de Guillaume Pellicier, ambassadeur de France à Venise (1540-1544)*, Paris, Ancienne Librairie Germer Baillère, Félix Alcan, 1899, 2 vol., 810 p.

TELLECHEA, Idígoras, J.I., *Otra cara de la Invencible*, San Sebastián, Sociedad guipuzcoana de Ediciones y Publicaciones, 1988, 860 p.

TENENTI, Alberto, *Naufrages, corsaires et assurances maritimes à Venise (1592-1609),* Sevpen. Paris, 1959, 641 p.

TENENTI, Alberto, *Piracy and the Decline of Venice 1580-1615*, Londres, Longman, 1967, 210 p.

TENENTI, Alberto, *Venezia e I corsari : 1580-1615*, Bari, Laterza, 1961, 204 p.

TESTA, Carmel, *Romegas*, Malte, Midsea Books Ltd, 2002, 262 p.

THOMSON, George Malcolm, *Sir Francis Drake*, New York, W. Morrow, 1972, 358 p.

TOUDOUZE, George G., « Fantôme des combats… Hervé de Portz-Moguer et Marie-la-Cordelière d'après les témoins occulaires de 1512 », *Les Cahiers de l'Iroise,* Brest, Société d'Études de Brest et du Léon, 1955, p. 14-19.

UNWIN, Rayner, *The Defeat of Sir John Hawkins : a Biography of his Third Slaving Voyage*, Londres, Allen & Unwin, 1960, rééd. 1974.

VERGÉ-FRANCESCHI, Michel, « L'amirauté de France dans la deuxième moitié du XVIe siècle : un enjeu entre catholiques et protestants », *Colloque Coligny, les protestants et la mer*, Martine Acerra et Guy Martinière (dir.), Paris, PUPS, 1997, p. 35-43.

VERGÉ-FRANCESCHI, Michel, « Les amiraux de France : 1492-1592 - treize terriens - », *La France et la Mer au siècle des grandes découvertes*, Philippe Masson et Michel Vergé-Franceschi (dir.), Paris, Tallandier, 1993, p. 178-191.

VERGÉ-FRANCESCHI, Michel, « Andrea Doria (1466-1560). Amiral génois de François Ier puis de Charles Quint, ennemi de la Corse », *Les Doria, la Méditerranée et la Corse,* Antoine-Marie Graziani et Michel Vergé-Franceschi (dir.), Ajaccio, Editions Alain Piazzola, 2001, p. 68-88.

VUILLET, Jean, *Bertrand d'Ornezan marquis des Îles d'Or,* Toulon, Imprimeries Toulonnaises, 1939-1941.

WALLACE, Willard M., *Sir Walter Raleigh*, Princeton, Princeton University Press, 1959, 334 p.

WERNHAM, R. B., « Queen Elizabeth and the Portugal expedition of 1589 », *English Historical Review*, Vol. LXVI, janv. 1951, p. 1-26 ; avril 1951, p. 194-218.

WILLIAMS, Neville, *The Sea Dogs : Privateers, Plunder and Piracy in the Elizabethan Age*, Londres et New York, Weidenfeld and Nicolson ou Macmillian Publishing Co, 1975, 278 p.

WILLIAMS, Neville, *Thomas Howard : fourth duke of Norfolk*, Londres, Barrie & Rockliff, 1964, 289 p.
WILLIAMS, P., « The ownership of Drake's *Golden Hind* », *Mariner's Mirror*, Vol. LXVII, 1981, p. 185-186.
WILLIAMSON, James Alexander, *Hawkins of Plymouth : A New History of Sir John Hawkins and of the Other Members of his Family Prominent in Tudor England*, 2e éd., Londres, A. et Ch. Black, 1949, 348 p.
WILLIAMSON, James Alexander, *Sir Francis Drake*, Londres, Collins, 1951, 160 p.
WOOD, James B., *The King's Army. Warfare, soldiers and society during the Wars of Religion in France, 1562-1576*, Cambridge, Cambridge University Press, 1996, 340 p.
WORTH, R. N., « Sir Francis Drake : His Origins, Arms and Dealings with the Plymouth Corporation », *Transactions of the Devonshire Association*, Vol. XVI, 1884, p. 505-552.
WRIGHT, Irene A., « The Spanish Version of Sir Anthony Shirley's Raid of Jamaica, 1597 », *The Hispanic American Historical Review*, Vol. V, 1922, p. 227-248.

F. XVIIe SIÈCLE

ACCOCE, Pierre, *La vie et les aventures de Jean Bart, corsaire du Roi Soleil,* Paris, Librairie commerciale et artistique, 1969, 346 p.
ALCALA-ZAMORA, José, *Espana, Flandres y el Mar del Norte (1618-1639) : la ultima ofensiva europea de los Austrias madrilenos*, Madrid, Centro de Estudios politicos y constitucionales, 2001, 556 p.
ALDANA RIVERA, Susana, « No por la honra sino por el interes. Piratas y comerciantes a fines del siglo XVII », *BIRA*, VoL. XXIV, 1997, p. 15-44.
ALDRIDGE, David, « Swedish Privateering 1710-1718 and the reactions of Great Britain and the United Provinces », *Course et Piraterie, XVe colloque de la Commission internationale d'Histoire maritime*, San Francisco, août 1975, Paris, CNRS, 1975, p. 416-440.
ALSOP, J.D., « Privateering canoes », *Mariner's Mirror*, Vol. LXXVII, 1991, p. 288-289.
ANDERSON, R. C., « The royalists at sea 1649 », *Mariner's Mirror*, Vol. XIV, 4/1928, p. 320-338.
ANDRADE, Tonio, « The Company's chinese pirates : how the Dutch East India Company tried to lead a coalition of pirates to war against China, 1621-1662 », *Journal of World History*, n° 15, 2004, p. 415-444.
ANDREWS, Kenneth R., *Ships, Money and Politics. Seafaring and Naval Enterprise in the Reign of Charles Ier*, Cambridge, Cambridge University Press, 1991, 240 p.
ANDREWS, Kenneth R., *The Westward Enterprise : English Activities in Ireland, the Atlantic and America, 1480-1650*, Liverpool, Liverpool University Press, 1978, 326 p.
ANGIOLINI, Franco, *I cavalieri e il principe. L'Ordine di San Stefano e la società toscana in età moderna*, Florence, Edifir, 1996, 209 p.
ANTRAYGUES, R., « Le raïs Abdallah ben Aïcha, corsaire de Salé et Amiral de la flotte chérifienne », *Le Maroc maritime*, août 1931, p. 194-200.
APESTEGUI, Cardenal Cruz, *Piratas en el Caribe : corsarios, filibusteros y bucaneros 1493-1700*, Barcelone, Lunwerg, 2000, 233 p. *Buccaneers, privaters, freebooters and filibusters 1493-1720*, Londres, Conway Maritime, 2002, 233 p.
APPLEBY, John C, « An Irish Letter of Marque, 1648 », *Irish Sword*, Vol. XV, 1983, n° 61, p. 218-221.
APPLEBY, John C, « Settlers and Pirates in Early Seventeenth-century Ireland : A profile of Sir William Hill », *Studia Hibernica*, Vol. XXV, 1989-1990, p. 76-104.

APPLEBY, John C., « A Nursery of Pirates, The English Pirates Community in Ireland in the Early Seventeenth Century », *International Maritime History*, Vol. II, juin 1990, p. 1-27.

APPLEBY, John C., « An Association for the West Indies ? English plans for a West India Company, 1621-1629 », *Journal of Imperial and Commonwealth History*, Vol. XV, 1987, p. 213-241.

APPLEBY, John C., « The problem of Piracy in Ireland, 1570-1630 », *Pirates ? The Politics of Plunder, 1550-1650*, Claire Jowitt (dir.), Houndmills, Palgrave Macmillan, 2007, p. 41-55.

APPLEBY, John C., « Wars of Plunder and Wars of Profit : English privateering during the Late sixteenth and early seventeenth centuries », *Bridging troubled waters*, David J. Starkey (dir.), Esbjerg, 2005, p. 59-79.

APPLEBY, John, *English Privateering during the early Stuart Wars with Spain and France 1625-1630*, University de Hull, Urpub, 1983, 206 p.

APPLETON, Marguerite, « Rhode Island's First Court of Admiralty », *The New England Quartely*, Vol. V, n° 1, janv. 1932, p. 148-159.

ARMITTAGE, David, « Making the Empire British : Scotland in the Atlantic World 1542-1707 », *Past & Present*, Vol. CLV, mai 1997, p. 34-63.

BAER, Joel H., « Captain John Avery and the Anatomy of a Mutiny », *Eighteenth-Century Life*, Vol. XVIII, 1994, p. 1-26.

BAER, Joel H., « The Complicated Plot of Piracy : Aspect of English Criminal Law and the Image of the Pirate in Defoe », *Studies in Eighteenth-Century Culture*, Vol. XIV, 1985, p. 17-22.

BAER, Joel H., « William Dampier at the crossroads : new light on the missing years 1691-1697 », *International Journal of Maritime History*, Vol. VIII, 2/1996, p. 97-117.

BAETENS, Roland, « Dunkerque, sa croissance économique et ses marchands pendant la période espagnole », *Revue de la Société d'Histoire et d'Archéologie*, Vol. XXVII, 1993, p. 113-120.

BAETENS, Roland, « Le mouvement portuaire à Ostende (1633-1672) », *Les Amis du Vieux Dunkerque*, Vol. XI-XII, 1980, p. 59-67.

BAETENS, Roland, « Organisation et résultats de la course flamande au XVIIe siècle », *Revue des Amis du Vieux Dunkerque*, Vol. XVI, 1983, p. 47-78.

BAETENS, Roland, « The Organization and Effects of Flemish Privateering in the Seventeenth Century », *Acta Historiae Neerlandicae*, La Haye, Vol. IX, 1976, p. 48-76.

BAGNEUX, Jean de, « Expédition de Renau d'Elissagaray aux Antilles », *Société des sciences lettres et arts de Bayonne*, Bayonne, janv-juin 1933, p. 197-207.

BALBUDIERI, F., « Gli Uscocchi. Loro formazione e loro attività a terra ed in mare », *Le genti del mare Mediterraneo, R.* Ragosto R. (dir.), Naples, L. Pironti, 1981, p. 445-497.

BAPTISTA BICALHO, Maria Fernanda, « Une ville assiégée par la peur : Rio de Janeiro et les incursions françaises au XVIIIe siècle », *Histoire urbaine*, Vol. II, 2/2000, p. 113-129.

BARAZZUTTI, Roberto, « Guerre de course et corsaires français dans le second tiers du XVIIe siècle », *Revue d'Histoire maritime*, Vol. XIII, 2011, p. 251-284.

BARAZZUTTI, Roberto, « Bourguignons et Nivernais officiers de marine et corsaires du roi Louis XIII et Louis XIV », *colloque Nivernais et Marines*, Centre d'Étude de la métallurgie nivernaise, 2010, p. 63-80.

BARAZZUTTI, Roberto, « Job Forant, quelques précisions sur un marin méconnu », *Chronique d'Histoire maritime*, Vol. LVII/LVIII, SFHM, mars. 2005, p. 15-24.

BARAZZUTTI, Roberto, « La guerre de course hollandaise sous Louis XIV. Essai de quantification », *Revue Historique de Dunkerque et du Littoral*, Vol. XXXVII, janv. 2004, p. 269-280.

BARAZZUTTI, Roberto, « La guerre de course zélandaise sous Louis XIV », *Chronique d'Histoire maritime*, Vol. LIII, SFHM, déc. 2001, p. 15-31.
BARAZZUTTI, Roberto, « La marine hollandaise sous l'Ancien Régime et les officiers ses héros », *Chronique d'Histoire maritime*, SFHM, juin 2009, p. 45-59.
BARAZZUTTI, Roberto, « Les Gabaret : trois générations d'officiers de marine de Louis XIII à Louis XIV », *Pièces et Notices pour servir à l'Histoire d'Angoulins-sur-Mer*, Vol. III, 3/2007, p. 9-21.
BARAZZUTTI, Roberto, « Les officiers de la marine de guerre française au milieu du XVIIe siècle (1643-1669) », *Chronique d'Histoire maritime*, Vol. XXIX, SFHM, 1999, p. 13-20.
BARAZZUTTI, Roberto, « Thimoléon de Hotman de Fontenay », *Généalogie et Histoire de la Caraïbe*, Vol. CVXXIV, oct. 2004, p. 4314-4315.
BARAZZUTTI, Roberto, Marine de guerre, guerre de course et corsaires français des années 1620 aux années 1660, mémoire de DEA, Université du Littoral Côte d'Opale, 2001, 144 p.
BARBOUR, Violet F., « Privateers and Pirates of the West Indies », *American Historical Review*, Vol. XVI, 3/1922, p. 529-566.
BARD, Jr., NELSON P., « Might and would not : the Earl of Warwick's Privateering Expedition of 1627 », *American Neptune*, Vol. LV, 1995, p. 5-18.
BARON, Léonce, « Jean Bart en action, d'après le journal d'Elisabeth Van der Woude », *Mémoires de la Société Dunkerquoise pour l'encouragement des Sciences, des Lettres et des Arts*, T. LXVX, 1932, 28 p.
BATTICK, John F. « Cromwell's Diplomatic Blunder : The Relationship between the Western Design of 1654-55 and the French Alliance of 1657 », *A Quartely Journal Concerned with British Studies*, Vol. V, 4/1973, p. 279-298.
BAUDOUIN, Louis, « Corsaires de La Seyne et autres de Provence : la guerre de course au XVIIe siècle » *Bulletin de la Société des Amis du vieux Toulon et de sa région*, Vol. LXXXIV, 1963, p. 96-112.
BAUDRIT, André, *Charles de Courbon, comte de Blénac (1622-1696) : gouverneur général des Antilles françaises (1677-1696)*, Limoges, A Bontemps, 1967, 209 p.
BAUDRY, René, « Charles d'Aulnay et la Compagnie de la Nouvelle-France », *Revue d'Histoire de l'Amérique française*, Montréal, Vol. XI, 2/1957, p. 218-241.
BAUMBER, Michael L., « An East India captain : the early career of Captain Richard Swanley », *Mariner's Mirror*, Vol. LIII, 1967, p. 265-279.
BAUMBER, Michael L., « The Navy and the Civil War in Ireland, 1641-1643 », *Mariner's Mirror*, Vol. LVII, 1971, p. 385-397.
BAUMBER, Michael L., « The Navy and the Civil War in Ireland, 1643-1646 », *Mariner's Mirror*, Vol. LXXV, 1989, p. 255-268.
BEATTIE, Tim, « Adventuring Your Estate : the Origins, Costs and Rewards of Woodes Roger's Privateering Voyage of 1708-1711 », *Mariner's Mirror*, Vol. XCIII, 2/2007, p. 143-155.
BEER, Anna R., *Sir Walter Raleigh and his readers in the Seventeenth Century*, Basingstoke, Macmillan, 1997, 210 p.
BENNASSAR, Bartolomé et Lucile, *Les Chrétiens d'Allah. L'histoire extraordinaire des renégats (XVIe-XVIIe s)*, Paris, Perrin, 1989, 493 p.
BENNETT, J. H., « William Dampier : Buccaneer and Planter », *History Today*, Vol. XIV, 1964, p. 469-477.
BERBOUCHE, Alain, « D'une pratique maritime à l'élaboration de son droit : l'exemple de la guerre de course en France du Xe au XVIIe siècle », *Journées d'études sur la guerre de course*, déc. 2004, *Bulletin de l'Association des Descendants de Capitaines Corsaires*, 2005, p. 1-18.

BERCKMAN, Evelyn, *Victims of Piracy: the Admiralty Court, 1575-1678*, Londres, Hamish Hamilton, 1979, 192 p.
BERGOIN, Georges, « Le chevalier Paul (Marseille 1598-Toulon 1667) », *Guerre et Commerce en Méditerranée IXe-XXe siècles*, Michel Vergé-Franchesci (dir.), coll Kronos, 1991, p. 189-200.
BERGOIN, Georges, « Le chevalier Paul », *Marseille*, Vol. CLIII, 1989, p. 40-45.
BERNAL RUIZ, Maria del Pilar, *La toma de puerto de Guayaquil en 1687*, Séville, Escuela de Estudios Hispano-Americanos, 1979, 116 p.
BERTHIAUME, Pierre, « L'ordre du désordre », *Les Tyrans de la mer. Pirates, corsaires et flibustiers*, Sylvie Requemora et Sophie Linon-Chipon (dir.), Paris, PUPS, 2002, p. 127-143.
BERTING, Jan, « Michiel Adriaenszoon De Ruyter, la main droite de l'État », *Chronique d'Histoire Maritime*, Vol. LXIII, juillet 2007, p. 11-24.
BHANJI, Sadru, *Barbary pirates off the Devon coast*, Chudleigh, Orchard, 1996, 72 p.
BIALUSCHEWSKI, Arne, *Piratenleben. Die abenteuerlichen Fahrten des Seeräubers Richard Sievers*, Frankfort-sur-le-Main, New York, Campus Verlag, 1997, 191 p.
BINDER, Franz, « Die Zeelandische kaperfahrt 1654-1662 » (La course zélandaise), Koninklijk Zeeuwsch Genootschap der Wetenschappen, 1976, p. 40-92.
BLACK, Clinton V., *The Story of Jamaica from Prehistory to the Present*, Londres, Collins, 1965, 256 p.
BLOND, Georges, *Histoire de la flibuste*, Paris, Stock, 1969, 378 p.
BONNER, William Hallam, *Pirate Laureate: The Life & Legends of Captain Kidd*, New Brunswick, Rutgers University Press, 1947, 239 p.
BONNER, Williard Hallam, « Clamors and False Stories the Reputation of Captain Kidd », *The New England Quartely*, Vol. XVII, 2/juin 1944, p. 179-208.
BONO, Salvatore, « Forniture dall'Italia di schiavi musulmani per le galere francesi (1685-1693) », *Scritti in memoria di Paolo Minganti*, Cagliari, 1983, p. 83-97.
BORSCHBERG, Pieter, « Grotius Theory of Trans Oceanic trade regulation: revisiting Mare Liberum (1609) », *International Institute for Law and Justice*, New York, University School of Law, 2006.
BORSCHBERG, Pieter, « Portuguese, Spanish and Dutch Plans to construct a fort in the strais of Singapore, ca 1584-1625 », *Archipel*, Vol. LXV, 2003, p. 157-175.
BORSCHBERG, Pieter, « The Seizure of the *Santa Catarina* of Singapore: Dutch freebooting, the Portuguese Empires and Intra-Asian Trade at the Dawn of the Seventeenth Century », *Revista de Cultura*, Vol. XI, Special Issue: European Encounters and Clashes in the South China Sea, éd. Riu Manuel Loureiro, 2004, p. 11-25.
BORSCHBERG, Pieter, « The Seizure of the *Santo Antonio* at Patani. *VOC* Freeboting, the estado da India and Peninsular politics 1602-1609 », *Journal of Siam Society*, Vol. XC, 2002, p. 59-72.
BOUBAKER, Sadok, *La Régence de Tunis au XVIIe siècle: ses relations commerciales avec les ports de l'Europe méditerranéenne, Marseille et Livourne*, Zaghouan, Ceroma, 1987, 248 p.
BOURDE DE LA ROGERIE, Henri, « La guerre de course sur les côtes de Cornouaille 1690-1697 », *Mémoires de la Société d'Histoire et d'Archéologie de Bretagne*, T. XVII, Rennes, Plihon, 1936, p. 171-200.
BOURDE DE LA ROGERIE, Henri, « Origine et organisation des sièges d'amirauté établis en Bretagne », *Bulletin de la Société d'Archéologie du Finistère*, T. XXIX, 1902, p. 223-260.
BOXER, Charles Ralph, « English shipping in the Brazil trade, 1640-1665 », *Mariner's Mirror*, Vol. XXXVII, 1951, p. 197-230.

BOXER, Charles Ralph, « Padre Antonio Vierira, S.J., and the Institution of the Brazil Company in 1649 », *The Hispanic American Historical Review*, Vol. XXIX, n° 4, nov. 1949, p. 474-497.

BOXER, Charles Ralph, « Some Thoughts on the Third Anglo-Dutch War, 1672-1674 », *Transaction of the Royal Historical Society*, 5es séries, Vol. XIX, 1969, p. 67-94.

BOYER, Pierre, « La chiourme turque des galères de France (1665-1687), *Revue de l'Occident Musulman et de la Méditerranée*, Vol. VI, 1969, p. 53-74.

BOYER, Pierre, « Marseille et Alger au XVIIe siècle », *Méditerranée mer ouverte*, Christiane Villain-Gandossi *et alii* (dir.), Malte fond. int., universités de Montpellier et d'Aix, 2 vol., 1997, p. 73-83.

BRAAT, J., « Dutch Activities in the North and the Artic in the sixteenth and seventeenth centuries », *Artic Institute of North America*, Vol. XXXVII, 4/1984, p. 473-480.

BRACEWELL, Catherine Wendy, *The Uskoks of Senj. Piracy, Banditry and Holy War in the Sixteenth-Century Adriatic*, Ithaca et Londres, Cornell University Press, 1992, 329 p.

BRADLEY, Peter T., « Buscando tesoros : el naufragio de la *Capitana* de la Armada del Mar del Sur (1654) », *Actas del IV Simposium de Historia Maritima y Naval Iberoamericana*, Lima, IEHMP, 1999, p. 97-108.

BRADLEY, Peter T., « El Perú y el mundo exterior. Extranjeros, enemigos y herejes (siglos XVI-XVII) », *Revista de Indias*, Vol. CCXXIII, 2001, p. 651-671.

BRADLEY, Peter T., « The ships of the Armada of the Vice royalty of Peru in the Seventheenth Century », *Mariner's Mirror*, Vol. LXXIX/4, 1993, p. 393-402.

BRADLEY, Peter, *The Lure of Peru : Maritime Intrusion into the South Sea, 1598-1701*, Londres, Macmillan, 1989, 242 p.

BRADLEY, Willis Winter, « Peter the Great – a Pirate of Tortuga », *United States Naval Institute Proceedings*, Vol. LIV, 1928, p. 481-486.

BREET, Michael, *Strijd om de VOC-miljoenen. Slage in de haven van het Noorse Bergen, 12 augustus 1665* (Combat pour les millions de la *VOC*. Bataille dans le port norvégien Bergen 12 août 1665), Zutphen, Walburg Pers, 2007, 176 p.

BREXUNENKO, Viktor, « Les relations entre la cosaquerie ukrainienne et celle du Don aux XVIe et XVIIe siècles », *Les Cosaques de l'Ukraine. Rôle historique représentations littéraires et artistiques*, 5e colloque franco-ukrainien, Presses de la Sorbonne Nouvelle, 1995, p. 75-83.

BRIDENBAUGH, Carl and Roberta, *No peace beyond the line, The english in the Caribbean, 1624-1690*, New York, Oxforf University Press, 1972, 440 p.

BROMLEY, John Selwyn, « A letter-book of Robert Cole, British Consul-General at Algiers, 1694-1712 », *Spoleczénstwo Gospodarka Kultura : Studia ofiarowane Marianowi Malowistowi w Czterdziestolecie Pracy Nankowej*, Varsovie, 1974, p. 48-58.

BROMLEY, John Selwyn, « Colonies at War », *History of the English Peoples*, n° 60, 1970, p. 1921-1927.

BROMLEY, John Selwyn, « Duguay-Trouin : The Financial Background », *The Mariner's Mirror*, Vol. LXXI, août 1985, p. 259-285.

BROMLEY, John Selwyn, « Jacques-Winoc Plets, armateur en course (c. 1650-1716) », *Revue des Amis du Vieux Dunkerque*, Vol. XVII, 1983, p. 61-77.

BROMLEY, John Selwyn, « Le commerce de la France de l'Ouest et la guerre maritime (1702-1712) », *Annales du Midi*, Vol. LXV, 1953, p. 49-65.

BROMLEY, John Selwyn, « Les corsaires zélandais et la navigation scandinave pendant la Guerre de Succession d'Espagne », *Le Navire et l'Économie maritime du Nord de l'Europe*, Michel Mollat (dir.), Paris, 1961, p. 93-109.

BROMLEY, John Selwyn, « Les équipages des corsaires sous Louis XIV, 1688-1713 », *Les Hommes et la Mer dans l'Europe du Nord-Ouest de l'Antiquité à nos jours*, Alain Lottin *et alii* (dir.), *Revue du Nord*, Vol. I, Hors série, 1986, p. 303-322.

BROMLEY, John Selwyn, « Outlaws at Sea, 1660-1720 : Liberty, Equality and Fraternity among the Caribbean Freebooters », *History from Below : Studies in Popular Protest and Popular Ideology in Honour of George Rudé*, Frederick Krantz (dir.), Montreal, Concordia University, 1986, p. 301-320.

BROMLEY, John Selwyn, « Projets et contrats d'armements en course marseillais 1705-1712 », *Revue d'Histoire économique et sociale*, Vol. L, 1972, p. 74-109.

BROMLEY, John Selwyn, « Some Zeeland Privateering Instructions : Jacob Sautijn to Captain Salomon Reynders, 1707 », *William III and Louis XIV : Essays by and for Mark A. Thomson*, John S. Bromley (dir.), Liverpool, 1968, p. 162-189.

BROMLEY, John Selwyn, « The Channel Island Privateers in the War of the Spanish Succession », *Transactions of the Société Guernesiase*, Vol. XIV, 1950, p. 444-478.

BROMLEY, John Selwyn, « The French Privateering War, 1702-1713 », *Historical Essays Presented to David Ogg*, H. F. Bell (dir.), Londres, 1963, p. 203-231.

BROMLEY, John Selwyn, « The Importance of Dunkirk Reconsidered, 1688-1713 », *Corsairs et navies 1660-1760*, Londres, The Hambledon Press, 1987, 517 p.

BROMLEY, John Selwyn, « The Jacobite Privateers in the Nine Years War », *Statesmen, Scholars and Merchants : Essays in Eighteenth-Century History Presented to Dame Lucy Sutherland*, John S. Bromley (dir.), Oxford, 1973, p. 17-43.

BROMLEY, John Selwyn, « The Loan of French Naval Vessels to Privateering Enterprises, 1688-1713 », *Les Marines de guerre européennes XVII-XVIIIe siècles*, Martine Acerra *et alii* (dir.), PUPS, 1986, p. 65-90.

BROMLEY, John Selwyn, « The North Sea in Wartime 1688-1713 », *Bijdragen en Mededelingen Betreffende de Geschiedenis der Nederlanden*, Vol. XCII, 1977, p. 270-299.

BROMLEY, John Selwyn, « The Profits of Naval Command : Captain Joseph Taylor and his Prizes », *Wirtschaftskräfte und Wirtschaftswege II : Wirtschaftskräfte in der Europäischen Expansion. Festschrift für Hermann Kellenbenz*, J. Schneider (dir.), Stuttgart, 1978, p. 529-544.

BROMLEY, John Selwyn, « The Trade and Privateering of Saint-Malo during the War of the Spanish Succession », *Transactions of the Société Guernesiase*, Vol. XVII, 1964, p. 631-647.

BROOKS, Graham, *Trial of Captain Kidd*, Edimbourg et Londres, W. Hodge & Co, 1930, 223 p.

BROWN, Jean-Pierre, « Cap sur Moka. L'odyssée des corsaires de Saint-Malo au Yémen (1707-1710) », *Neptunia*, Vol. CCII, 3/1997, p. 39-49.

BROWN, Jean-Pierre, *Les corsaires sur la route du café*, Saint-Malo, Cristel, 2006, 528 p.

BRUIJN, Jaap R., « Dutch privateering during the Second and Third Anglo-Dutch Wars », *Course et Piraterie, XVe colloque de la Commission internationale d'Histoire maritime*, San Francisco, août 1975, Paris, CNRS, 1975, p. 397-415 ; *Acta Historical Neerlandical*, n° 11, 1978, p. 79-93.

BURG, Barry Richard, *Sodomy and the Perception of Evil : English Sea Rovers in the Seventeenth-Century Caribbean*, New York, Londres, New York University Press, 1983, 215 p.

BURNEY, James, *A Chronological History of Voyages and Discoveries in the South Sea*, Amsterdam, N, Israel, New York, Da Capo Press, Londres, F Cass & Cass, 1816, reprint 1949/1951/1967, 5 vol., 391, 482, 437, 580 et 237 p.

BURNEY, James, *History of the Buccaneers of America*, Londres, Allen & Unwin, 1816, rééd. 1950, Cosimo Inc, 2007, 396 p.

BUTEL, Paul, *Les Caraïbes au temps des flibustiers*, Paris, Aubier-Montaigne, 1982, 299 p.

CALANCA, Paola, « Le retour à une gestion de la côte, les Mandchous face aux populations littorales (1645-début XVIII[e] siècle) », *Actes du colloque international Pouvoirs et Littoraux XV[e]-XX[e] siècles*, Rennes, PUR, 2000, p. 697-714.

CAMUS, Michel Christian, « À la Tortue et à Saint-Domingue en 1652-1654 », *Revue de la Société haïtienne d'Histoire et de Géographie*, Vol. XLIV, n° 153, déc. 1986

CAMUS, Michel Christian, « À Saint-Domingue en 1687 », *Revue de la Société haïtienne d'Histoire et de Géographie*, Vol. XLVII, déc. 1991, p. 1-16.

CAMUS, Michel Christian, « Aux origine de la colonisation française de Saint-Domingue », *Revue de la Société haïtienne d'Histoire et de Géographie*, Vol. CLIV, mars 1987, p. 55-67.

CAMUS, Michel Christian, « Correspondance de Bertrand Ogeron, gouverneur de l'île de la Tortue et coste de Saint-Domingue au XVII[e] siècle », *Revue de la Société haïtienne d'Histoire et de Géographie*, Vol. XLIII, mars 1985, 189 p.

CAMUS, Michel Christian, « Histoire de l'île de la Tortue (1492-1803) », *Conjonction, revue franco-haïtienne*, Vol. CLXXIV/CLXXV, 1987, p. 6-151.

CAMUS, Michel Christian, « L'île de la Tortue et la flibuste », *Revue de la Société haïtienne d'Histoire et de Géographie*, Vol. XLVIII, n° 172, mars 1992.

CAMUS, Michel Christian, « Le marquis de Maintenon, corsaire, négrier, planteur et gouverneur de Marie-Galante », *Bulletin de la Société d'histoire de la Guadeloupe*, 1999, 5 p.

CAMUS, Michel Christian, « Les gouverneurs français de Saint-Domingue et la flibuste », *Revue de la Société haïtienne d'histoire et de géographie*, mars 1996, 13 p.

CAMUS, Michel Christian, « Un flibustier reconverti : Laurent de Graffe », *Revue de la Société haïtienne d'Histoire et de Géographie*, Vol. XLVI, n° 158-159, mars-juin 1988, p. 53-77.

CAMUS, Michel Christian, « Une note critique à propos d'Exquemelin », *Revue française d'Histoire d'Outre-Mer*, T. LXXVII, n° 286, 1990, p. 79-90.

CAMUS, Michel Christian, *L'île de la Tortue, au cœur de la flibuste caraïbe*, Paris, L'Harmattan, Paris, 1997, 153 p.

CAPP, Bernard Stuart, *Cromwell's Navy: The Fleet and the English Revolution, 1648-1660*, Oxford, Clarendon Press, 1989, 420 p.

CASTAGNOS, Pierre, *Richelieu face à la mer*, Rennes, Ouest-France, 1989, 286 p.

CASTILLO MELÉNDEZ, Francisco, *La defensa de la isla de Cuba en la segunda mitad del siglo XVII*, Séville, Diputacíon provincial, 1986, 458 p.

CAUNA, Jacques de, « Aventurier et flibustiers basques et gascons de la Caraïbe (XVI[e]-XVII[e] siècles) », *Les Tyrans de la mer. Pirates, corsaires et flibustiers*, Sylvie Requemora et Sophie Linon-Chipon (dir.), Paris, PUPS, 2002, p. 146-162.

CERTAINES, Jacques de, « Les Certaines-Fricambault, huit officiers de marine dans l'Ordre de Malte, la Marine royale et la guerre de course entre 1632 et 1704 », *colloque Nivernais et Marines*, Centre d'Étude de la métallurgie nivernaise, 2010, p. 81-86.

CERTAINES, Jacques de, *Fricambault une famille nivernaise dans la marine de Louis XIII et Louis XIV*, Le Faouet, Liv'Éditions, 2001, 512 p.

CÉSPEDES DEL CASTILLO, Guillermo, « La defensa militar del istmo de Panamá a fines del siglo XVII y comienzos del XVIII », *Anuario de Estudios Americanos*, t. 9, Séville, 1952, p. 235-275.

CHABAUD-ARNAULT, capitaine de frégate, « La guerre navale industrielle sous le ministère de Louis et Jérôme de Pontchartrain », *Revue maritime et coloniale*, juill. 1890, p. 79-126, août 1890, p. 287-314, sept. 1890, p. 400-434.

CHAPIN, Howard, *Privateer Ships and Sailors, the First Century of America colonial Privateering 1625-1725*, Toulon, Mouton, 1926, 256 p.

CHARD, Don, « The impact of French Privateering on New England, 1689-1713 », *American Neptune*, Vol. XXXV, juill. 1975, p. 153-165.

CHARLIAT, P. J. et LESMARIES Alexandre, « Jean Bart en Norvège, 1691-1696 », *La Revue Maritime*, 1929, 36 p.

CHAUDEURE, A., *La course et la flibuste rochelaise à la fin du XVIIe siècle*, La Rochelle, Ed. de l'Atlantique, 1942.

CHAUNU, Pierre, *Séville et l'Amérique XVIe-XVIIe siècles*, Paris, Flammarion, 1977, 367 p.

CHENG, Weichung, *War, Trade and Piracy in the China Seas 1622-1683*, Institute of History, Faculty of the Humanities, Leiden University, 2012, 522 p.

CHEVALIER, Jean-Pierre, *Le capitaine Montauban (flibustier 1660-1700)*, Libourne, Impression d'Arts Graphiques d'Aquitaine, 2006, 139 p.

CIGAR, Norman, « Muley Ismaïl and the Glorious Revolution in England », *Maghreb Review*, Vol. VII-VIII, 3/1978, p. 7-11.

CLARK, George N., « War trade and trade war 1701-1713 », *The Economic history review*, 1928, p. 262-280.

CLARK, George N., « English and Dutch Privateers under William III », *Mariner's Mirror*, Vol. VII, juin-juill. 1921, p. 162-167 et p. 207-217.

CLARK, George N., « The Barbary Corsairs in the Seventeenth Century », *Cambridge Historical Journal*, Vol. VIII, 1/1944, p. 22-35.

CLARK, George N., « The Character of the Nine Years War, 1688-1697 », *Cambridge Historical Journal*, Vol. XI, 2/1954, p. 168-182.

CLARK, George N., « The Dutch Missions to England in 1689 », *The English Historical Review*, Vol. XXXV, n° 140, oct. 1920, p. 529-557.

CLARK, George N., *The Dutch Alliance and the War against French Trade, 1688-1697*, Manchester, 1963.

CLARKE, Nell Ray, « The Haunts of the Caribbean Corsairs », *National Geographic*, Vol. XLI, 1922, p. 147-187.

CLIFFORD, Barry, PERRY Paul, *Return to Treasure Island and the search for Captain Kidd*, New York, Harper Collins, 2003, 278 p.

COCHRAN, Hamilton, *Freebooters of the Red Sea : Pirates, Politicians and Pieces of Eight*, New York, Bobbs Merrill, 1965, trad. en français (*Les flibustiers de la mer Rouge*), Paris, Éditions Maritimes et d'Outre-Mer, 1966, 256 p.

COLLET-SÉDOLA, Sabina, « Dans le sillage de Colomb et des conquistadores espagnols : flibustiers et boucaniers aux Antilles aux XVIe et XVIIe siècles », *Dans le sillage de Colomb. L'Europe du Ponant et la découverte du Nouveau Monde (1450-1650)*, Jean-Pierre Sanchez (dir.), Rennes, PUR, 1995, p. 53-59.

COLLINS, James B., « La Flotte normande au commencement du XVIIe siècle : le Mémoire de Nicolas Langlois (1627) », *Annales de Normandie*, 1984, p. 361-380.

Colonising expeditions to the West Indies and Guiana 1623-1667, Vincent Todd *et alii* Harlow (dir.), Hakluyt Society (the), Londres, 1925, rééd. 1967, 262 p.

COMMUNAY, Arnaud, « Jean-Charles de Baas, lieutenant-général des armées, gouverneur des Antilles », *Revue de Gascogne*, Vol. XXXI, 1890, p. 321-348.
COOLEN, Brigitte et DEJAEGHERE Catherine, *Commerce de mer et bourgeoisie à Dunkerque à la fin du XVIe siècle*, mémoire de maîtrise, Université de Lille III, 1979.
CRAIG, Alan K., « Logwood as a Factor in the Settlement of British Honduras », *Caribbean Studies*, Vol. IX, 1/1969, p. 53-62.
CRATON, Michael et SAUNDERS Gail, *Islanders in the Stream : A History of the Bahamian People*, Athens, University of Georgia Press, 1999, 496 p.
CRAVEN, W. Frank, « The Earl of Warwick, a Speculator in Piracy », *The Hispanic American Historical Review*, Vol. X, nov. 1930, p. 457-479.
CRUIKSHANK, Ernest Alexander, *The Life of Sir Henry Morgan*, Toronto, The Maxmillan Company od Canada Ldt, 1935, 434 p.
CRUMMEY, Jason, *Pirates of Newfoundland*, St John's, Jeremiah's Inc, 2006, 312 p.
CRUMP, Helen Joséphine, *Colonial Admiralty Juridiction in the Seventeenth Century*, Londres, Longmans Green, imperial series n° 5, 1931, 200 p.
CRUZ BARNEY, Oscar, *El combate a la pirateria en Indias 1555-1700*, Mexico, Oxford University Press, 1999, 62 p.
CUNDALL, Frank, *The Governors of Jamaica in the Seventeeth Century*, Londres, The West India Committee, 1936, 177 p.
DAGMAR, Girra, « Aufstieg un fall eines absenteurers : Kaufman und Reeder Benjamin Raule (1634-1707) », *Berlinische Monatsschrift*, Vol. V, 1999, p. 60-64.
DAMPIER-WETHAM, W. C. D., « William Dampier, Geographer », *The Geographic Journal*, Vol. LXXIV, 1929, p. 478-180.
DARRICAU-LUGAT, Caroline, « La course basque et bayonnaise au XVIIe siècle (1663-1698), d'après les registres de l'amirauté de Bayonne », *Revue historique*, n° 588, oct.-déc. 1993, p. 393-442.
DARRIGAU-LUGAT, Caroline, « Les traités de Bonne Correspondance entre les trois provinces maritimes basques (XVIe-XVIIe siècles) », *Revue historique*, Vol. DCXXIII, 3/2002, p. 611-655.
DAVANSANT, Frédéric, « Le procès des Huguenots de la *Salamandre*: un exemple des poursuites intentées contre les protestants fugitifs pendant la guerre de la Ligue d'Augsbourg », *Revue juridique de l'Ouest*, Rennes, 2004, n° 2, p. 137-157.
DAVIS, R., « England and the Mediterranean, 1570-1670 », *Studies in the Economic History of Tudor and Stuart England*, éd. F. J. Fisher, Cambridge, 1961, p. 117-137.
DEBIEN, Gabriel, « À la Tortue après la mort de Levasseur », *La Province du Maine*, 1979, Notes d'Histoire coloniale Vol. CXCIV, 10 p.
DEBIEN, Gabriel, « Les engagés des Antilles au travail (XVIIe siècle) », *Bulletin de la Société d'Histoire de la Guadeloupe*, Vol. LV, 1983, p. 1-14.
DEBIEN, Gabriel, « Les premiers trafics des îles, flibuste, chasse et pêche », *Annales des Antilles*, 1955, Vol. III-IV, Notes d'Histoire coloniale Vol. XLVII, p. 83-103.
DEBIEN, Gabriel, *Les engagés pour les Antilles (1634-1715),* Abbeville, impr. F. Paillart, 1951, 277 p.
DELABARRE, Michel, *Jean Bart : la légende du corsaire*, Paris, M. Lafont, 2002, 258 p.
DELISON, David, *Piracy and the English government 1616-1642*, Aldershot, Scolar Press, 1994, 303 p.
DEMAN, Jacques, « La carrière des corsaires vue au travers de leurs rapports de sortie (1693-1694) », *Revue de la Société dunkerquoise d'histoire et d'archéologie*, 1998, Vol. XXXII, p. 54-74.

DEMAN, Jacques, « Notes sur les prises dunkerquoises pendant la guerre de la Ligue d'Augsbourg », *Revue de la Société dunkerquoise d'histoire et d'archéologie*, 1997, Vol. XXXI, p. 121-122.

DESSERT, Daniel, *La Royale*, Paris, Fayard, 1987, 393 p.

DESSERT, Daniel, *Tourville*, Paris, Fayard, 2002, 371 p.

Dictionnaire biographique du Canada (DBC)/Dictionary of Canadian Biography (DBC), Universités de Toronto et de Laval, 2003/2008, Gargot de La Rochette (J.-Roger Comeau), Menou d'Aulnay Charles de (René Baudry).

Dictionnaire biographique du Canada (DBC)/Dictionary of Canadian Biography (DBC), Universités de Toronto et de Laval, 2003/2008 : Abbadie de Saint-Castin Bernard Anselme d' (Georges Cerbelaud-Salagnac), Auger de Subercase Daniel d' (René Baudry), Chevalier Robert dit Beauchêne (René Baudry), Chouart des Groseillers Médard (Grace Lee Nute), Iberville Pierre Lemoyne d' (Bernard Pothier), Lamothe-Cadillac Antoine Laumet (Yves Zoltvany), Leneuf de La Vallière de Beaubassin Michel (Jean-Roger Comeau), Radisson Pierre-Esprit (Grace Lee Nute), Raudot Antoine-Denis (Donald Horton),

DOEDENS, Anne et LOOIJESTEIJN Henk, *Op jacht naar Spaans zilver. Het scheepsjournaal van Willem van Brederode, kapitein der mariniers in de Nassause vloot (1623-1626)*, Hilversum, Verloren, 2008, 493 p.

DOEDENS, Anne et MULDER Liek, *Tromp. Het Verhaal van een zeeheld*, Baarn, Uitgeverij Hollandia, 1989, 200 p.

DOEDENS, Anne, *Walter Breeman van der Hagen : het leven en de daden van Witte Cornelisz. de With*, Franeker, Uitgeverij van Wijnen, 2008, 184 p.

DOEDENS, Anne, *Witte de With 1599-1658 Werelwijde strijd op zee in de Gouden Eeuw*, Hilversum, Verloren, 2008, 125 p.

DONATO, Hernâni, *Dicionário das batalhas brasileiras*, Vol. XVII in Biblioteca estudos brasileiros, IBRASA, 1996, 593 p.

DU LOUP, Georges, « Les flibustiers fidèles sujets du Roi », *Bulletin de la Section de Géographie du Comité des travaux historiques et scientifiques*, 1927, p. 87-112.

DUBÉ, Jean-Claude, *Les intendants de la Nouvelle-France*, Montréal, Fides, 1984, 327 p.

DUCOIN, Jacques, « Bertrand d'Ogeron (1613-1676), le gouverneur des flibustiers et les Angevins de Saint-Domingue », *Revue 303*, n° 79, janv. 2004, 12 p.

DUJARRIE-DESCOMBES, A. et DURIEUX J., « Deschamps du Rausset, boucanier et gouverneur de la Tortue au XVIIe siècle », *Bulletin de la Section de Géographie*, Paris, 1926, p. 25-44.

DULONG, Claude, *Mazarin*, Paris, Perrin, 1999, 417 p.

DUQUESNE, Jacques, *Jean Bart*, Paris, Seuil, 1992, 309 p.

DUSSIEUX, Louis, *Les Grands Marins du règne de Louis XIV, notices historiques*, Paris, Victor Lecoffre, 1888, 364 p.

EARLE, Peter, *The Sack of Panama : Sir Henry Morgan's Adventures on the Spanish Main*, New York, Viking Press, 1982, 304 p.

EDMUNDS, George, *Kidd : the search for his treasure*, Bishop Auckland, Durham, Pentland Press, 1996, 290 p.

EHRMAN, John, *The Navy in the War of William III, 1689-1697*, Cambridge, Cambridge University Press, 1953, 710 p.

ELISABETH, Léo, « Les engagés », *Les cahiers du patrimoine*, Fort-de-France, mai 2000, t. 1, p. 102-121.

ELLIOT, John H., *Olivares*, Paris, Laffont, Bouquins, 1992, 902 p.

EMMER, Pieter, « Jean Bart et l'économie maritime hollandaise », *Revue historique de Dunkerque et du Littoral, colloque Jean Bart et son temps*, SDHA, Vol. XXXVII, janv. 2004, p. 261-268.

EMMER, Pieter, « La guerre mondiale protestante ? Les Hollandais contre les Ibériques, en Asie, Afrique et dans le Nouveau Monde 1590-1609 », *D'un rivage à l'autre, Villes et protestantisme dans l'aire atlantique (XVIe-XVIIe siècle)*, G. Martinière *et alii* (dir.), Paris, Poitiers, La Rochelle, 1999, p. 15-30.

ENGELS, Maris-Christine, *Merchants, interlopers, seamen and corsairs : the Flemish Community in Livorno and Genoa (1615-1635)*, Verloren, Hilversum, 1997, 345 p.

EVEN, commandant Edouard, « Jean-Baptiste Du Casse, corsaire gascon », *Bicentenaire du voyage de Laperouse, actes du colloque d'Albi*, mars 1985, p. 381-392.

FARNELL, J. E., « The Navigation Act of 1651, the First Dutch War, and the London Merchant Community », *The Economic History Review*, New Series, Vol. XVI, 3/1964, p. 439-454.

FAUTAUX, Aegidius, « Les aventures du chevalier de Beauchêne », *Cahier des Dix*, Montréal, Vol. II, 1937, p. 7-33.

FERGUSON, Donald, « The Earliests Dutch visits to Ceylan », *Asian Educational Services*, Madras, Vol. LXXX, 1927 rééd. 1998, p. 361-401.

FINAZZO, G., « La corsa nel Mediterraneo nel XVIIe secolo », *L'Universo*, Vol. LII, 1972, p. 1135-1157.

FODOR, Pàl, « Piracy, Ransom, Slavery and Trade. French participation in the liberation of Ottoman slaves from Malta during the 1620' », *Turcica*, Vol. XXXIII, 2001, p. 19-134.

FONTENAY, Michel, « Chiourmes turques au XVIIe siècle », *Le genti del mare Mediterraneo*, Naples, 1981, p. 877-903.

FONTENAY, Michel, « Corsaires de la foi ou rentiers du sol ? Les chevaliers de Malte dans le corso méditerranéen au XVIIe siècle », *Revue d'histoire moderne et contemporaine*, Vol. XXXV, juillet-septembre 1988, p. 361-384.

FONTENAY, Michel, « Interlope et violence dans l'économie d'échanges : l'exemple des eaux grecques de l'Empire ottoman aux XVIe et XVIIe siècles », VIIIe journées d'études historiques locales *El comerç alternatiu, corsarisme i contraban*, Gonçal López Nadal (dir.), Palma de Mayorque, 1990, p. 279-289. (4)

FONTENAY, Michel, « La place de la course dans l'économie portuaire au XVIIe siècle : l'exemple de Malte et des ports barbaresques », *Annales E.S.C.*, Vol. VI, 1988, p. 1321-1347.

FONTENAY, Michel, « Le développement urbain du port de Malte du XVIe au XVIIIe siècle », *Revue du Monde Musulman et de la Méditerranée*, Vol. LXXI, 1/1994, p. 91-108.

FONTENAY, Michel, « Le Maghreb barbaresque et l'esclavage méditerranéen au XVIIe siècle », *Les Cahiers de Tunisie*, Vol. CLVII-CLVIII, 1993, p. 7-44.

FONTENAY, Michel, « L'Empire ottoman et le risque corsaire au XVIIe siècle », *Revue d'histoire moderne et contemporaine*, Vol. XXXII, avril-juin 1985, p. 185-208.

FONTENAY, Michel, « Piraterie, course, guerre de course et vaisseau de ligne », *L'invention du vaisseau de ligne 1450-1700*, Martine Acerra (dir.), Paris, SPM, 1997, p. 197-211.

FOURNIER, Martin, *Pierre-Esprit Radisson 1636-1710. Aventurier et commerçant*, Québec, Septentrion, 2001, 319 p.

FOURNIER, N., « Jean Bart, ce héros ! », dans *Jean Bart, du corsaire au héros mythique*, Paris, 2002, p. 128-153.

FRAÏSSÉ, Marie-Hélène, *Radisson, Indien blanc, agent double (1636-1710)*, Arles, Actes-Sud, 2008, 349 p.

FRANCKE, Johan, « Ni patriotes, ni pirates, les capitaines corsaires de Zélande à la fin du XVII[e] siècle », *Revue historique de Dunkerque et du Littoral, colloque Jean Bart et son temps*, SDHA, Vol. XXXVII, janv. 2004, p. 281-318.

FRANCKE, Johan, *Utiliteyt voor de Gemeene Saake. De Zeeuwse commissievaart en haar achterbaan tijdens de Negenjarige Oorlog (1689-1697*) (De l'utilité pour les affaires communes. La guerre de course zeelandaise et son arrière base durant la Guerre de Neuf Ans (1689-1697)), Koninklijk Zeeuwsch Genootschap der Wetenschappen ; 2 vol., Middelbourg, 2001.

FRÉGAULT, Guy, « La mort de Pierre Lemoyne d'Iberville », *La Nouvelle Relève, vol.1, 1941-1942, p. 477-485.*

FRÉGAULT, Guy, « L'enfance et le jeunesse de Pierre Le Moyne sieur d'Iberville », *Mid-America, Vol. XII, 1941, p. 214-235.*

FRÉGAULT, Guy, *Pierre Le Moyne d'Iberville*, Montréal, Fides, 1968, 300 p.

FREIRE COSTA, Leonor, « Caravelles et flottes escortées : risque et affaires au XVII[e] siècle dans l'Atlantique portugais », *Guerre et Économie dans l'espace atlantique du XVI[e] au XX[e] siècle*, Bordeaux, PUB, 2006, p. 177-194.

FRIEDMAN, Ellen, « North African Piracy on the Coasts of Spain in the Seventeenth Century », *International history review*, Vol. I, janv. 1979, p. 1-16.

FRONVAL, George, *Récits de la flibuste et des mers Caraïbes*, Paris, Nathan, 1969, 251 p.

FRYER, Mary « *Le Moyne d'Iberville's Battlegrounds : Hudson Bay and Newfoudland* », *More Battlefields of Canada. Toronto : Dundurn Press Limited, 1993, p. 16-26.*

FUCHS, Barbara, « Faithless Empires : Pirates, Renegadoes and the English Nation », *English Literary History*, Vol. LXVII, 2000, p. 45-69.

FUNK-BRENTANO, Franz, *L'île de la Tortue, boucaniers et flibustiers*, Paris, Tallandier, 1979, 195 p.

GAASTRA, Femme S., *De Geschiedenis van de VOC*, Leiden, Walburg Press, 1991, 192 p.

GALVIN, Peter R., *Pattern of pillage : a geography of Caribbean-based piracy in Spanish America 1536-1718*, coll. American university studies, série XXV, New York, Peter Long, 1999, 271 p.

GARCIA DEL PINO, César, « Corsarios, piratas y Santiago de Cuba », *Santiago*, Vol. XXVI et XXVII, juin-septembre 1977, p. 101-178.

GASSER, Jacques, « De la mer des Antilles à l'océan Indien. L'odyssée du flibustier Desmarestz 1689-1700 », *Bulletin du Cercle de Généalogie de Bourbon*, Vol. XXXVIII à XLI, 1992 et 1993.

GASSER, Jacques, « Flibustiers de la Tortue et de la côte de Saint-Domingue de 1660 à 1697 (notices biographiques) », *Conjonction revue franco-haïtienne*, Vol. CLXXIV-CLXXV, 1987, p. 177-216.

GASSER, Jacques, « Les mystérieuses disparitions de Grammont », *L'aventure de la flibuste, actes du colloque de Brest*, Paris, Hoëbeke, 2002, p. 211-250.

GASSER, Jacques, « Madagascar, la grande bordée des flibustiers », *Chroniques d'Histoire maritime*, Vol. LIX, RSFHM, déc. 2005, 31-40.

GILI, Anton, *The devil's mariner : a life of William Dampier, pirate and explorer*, 1651-1715, Londres, Michael Josepj, 1997, 396 p.

GLETE, Jan, *Warfare at Sea, 1500-1650. Maritime conflicts and the transformation of Europe*, coll. Warfare and History, Londres, Routledge, 2000, 231 p.

GOGUET, Christian, « À propos de l'île de la Tortue (repères) », *Conjonction revue franco-haïtienne*, Vol. CLXXIV-CLXXV, 1987, p. 216-251.

GOODMAN, David, *Spanish Naval Power 1589-1665, Reconstruction and Defeat*, Cambridge, Cambridge University Press, 1997, 305 p.

GOUBERT, Pierre, *Mazarin*, Paris, Fayard, 1990, 477 p.
GRAAF, Ronald de, *Oorlog mijn arme schapen. Een andere kijk op de Tachtigjarige Oorlog 1565-1648* (La guerre à mes pauvres moutons. Un autre regard sur la guerre de 80 ans 1568-1648), Franeker, Van Wijnen, 2004, 686 p.
GRAGG, Larry D., « The Port Royal Earthquake », *History Today*, Vol. L, sept. 2000, p. 28-34.
GREENE, Molly, *Catholic Pirates and Greek Merchants. A Maritime History of the Early Modern Mediterranean*, Princeton, Princeton University Press, 2010, 320 p.
GROENVELD, Simon, « The English Civil Wars as a cause of the First Anglo-Dutch War, 1640-1652 », *The Historical Journal*, n° 30, 3/1987, p. 541-566.
GUARNIERI, Gino, *L'Ordine di Santo Stefano nei suoi aspetti organizativi, tecnici-navali sotto il Gran Magistero Mediceo*, Pise, 1965.
GUERRERO CANO, Maria Magdalena, « Europeos en la isla de La Tortuga, Un testigo de excepción : Andrés Núñez de Torra », *Dans le sillage de Colomb, l'Europe du Ponant et la découverte du Nouveau Monde (1450-1650)*, PUR, Rennes, 1995, p. 73-81.
GUËT, Isidore, *Le colonel François de Collart et la Martinique de son temps. Colonisation, sièges, révoltes et combat de 1625 à 1720*, Fort-de-France, C'éditions, 2007, 321 p.
GUICHET, Christophe, « Un flibustier aux Caraïbes : Jean David Nau dit l'Olonnois », *Le Chasse-Marée*, Vol. CLXIII, 2003, p. 22-31.
HAFFNER, Léon, *Jean Bart et la marine de ton temps*, coll. Vie et Symbole, Monaco, Les Flots Bleus, 1956, 190 p.
HAMSHERE, Cyril E., « Henry Morgan and the Buccaneers », *History Today*, Vol. XVI, 1966, p. 406-414.
HAMY, Ernest Théodore, « Combat du chevalier de Béthune contre les Hollandais entre Dungeness et Ambleteuse le 7 juin 1675 », *Bulletin de la société académique de l'arrondissement de Boulogne*, t. VI, 1903, p. 473-480.
HAMY, Ernest Théodore, *Francois Panetié (1626-1696), Études Historiques et biographiques*, Angers, édition Burdin, 1908, 171 p.
HANGOOR, Jeroen-Martijn, « De mast gebroken, de zeilen gestreken : korte deschiedenis van het geslacht Lampsins van de 16e tot in de 20e eeuw' », *Den Spiegel*, Vol. IV, oct. 2002, p. 7-12.
HARDING, Christopher, « *Hostis Humani Generis* – The Pirate as Outlaw in the Early Modern Law of the Sea », *Pirates ? The Politics of Plunder, 1550-1650*, Claire Jowitt (dir.), Houndmills, Palgrave Macmillan, 2007, p. 20-38.
HARING, Clarence Henry, *The Buccaneers in the West Indies in the XVII Century*, Londres, Methuen & Co, 1910, Gutenberg Ebook, 2006, 404 p.
HARLOW, Vincent Todd, *A History of Barbados*, Oxford, The Clarendon Press, 1926, 347 p.
HARLOW, Vincent Todd, *Christopher Codrington (1688-1710)*, Oxford, The Clarendon Press, 1928, 252 p.
HARRIS, Graham, *Treasure and intrigue : the legacy of captain Kidd*, Toronto, Hounslow, Books of Dundurn Press, 2002, 348 p.
HAVELOCK, H., « The Cossacks in the Early Seventeenth Century », *The English Historical Review*, Vol. XIII, n° 50, avril 1898, p. 242-260.
HEBB, David Delison, *Piracy and the English Government, 1616-1642*, Aldershot, Scoalar Press, 1994, 303 p.

HEIJER, Henk den, « Piet Heyn en Cornelis Jol : twee zeehelden vergeleken », *Maritime-historische Studies aangeboden aan Jaap R Bruijn bij zijn vertrek als hoogleraar zeegeschiedenis aan de Universiteit Leiden*, L. M. Akveld (dir.), Amsterdam, De Bataafse Leeuw, 2003, p. 371-382.

HEIJER, Henk den, *De Geschiedenis van de WIC*, Walburg Press, 1994, rééd. 2002, 208 p.

HEIJER, Henk den, *Expeditie naar de Goudkust. Het journaal van Jan Dircksz. Lam over de Nederlandse aanval op Elmina, 1624-1626*, Walburg Press, 2006, 208 p.

HENK, Nellen, *Hugo de Groot. Een leven in strijd om de vrede 1583-1645*, Uitgeverij Balans, 2005, 829 p.

HERNANDEZ TAPIA, Concepción, « Despoblaciones de la isla de Santo Domingo en el siglo XVII », *Anuario de Estudios Americanos*, Séville, Vol. XXVII, 1970, p. 281-320.

HERRERO SÁNCHEZ, Manuel, « La explotación de las salinas de Punta de Araya. Un factor conflictivo en el proceso de acercamiento hispano-neerlandés (1648-1677) », *Cuadernos de Historia Moderna*, Vol. XIV, 1993, p. 173-194.

HORNSTEIN, Sari Ruth, *The deployment of the English Navy in Peace time : 1674-1688*, Leiden, 1985, 261 p.

HRODEJ, Philippe, « Du Casse : une élévation unique et une carrière de traverse sous l'Ancien Régime », *Colloque amirauté, Amiral : de l'émir de la mer aux amiraux d'aujourd'hui (XIe-XXIe siècle)*, Granville, 2006, *Revue d'Histoire maritime*, Vol. XII, PUPS, 2010, p. 167-192.

HRODEJ, Philippe, « Du Casse, un marin gascon, du protestantisme à la Toison d'Or », *Comité de documentation historique de la marine*, Vincennes, 1996 et *Université Francophone d'Eté Saintonge et Québec : Rochefort et la mer*, Vol. XIV, 1998, p. 15-33.

HRODEJ, Philippe, « French Privateering on the Western Mediterranean Sea during the War of the Spanish Succession », *Fifth Imeha International Congress of Maritime History*, 23-27 juin 2008, Old Royal Naval College, Université de Greenwich.

HRODEJ, Philippe, « Jacques Cassard, corsaire du Roi, de la réalité au mythe historiographique », *Colloque Tourville et les marines de son temps,* Saint-Lô, Archives départementales de la Manche, 2003, p. 185-199.

HRODEJ, Philippe, « La flibuste domingoise à la fin du XVIIe siècle : une composante économique indispensable », *L'aventure de la flibuste, actes du colloque de Brest*, Paris, Hoëbeke, 2002, p. 289-312.

HRODEJ, Philippe, « La mer et la guerre à l'époque moderne », avec Sylviane Llinares, colloque de Lorient La recherche internationale en Histoire maritime, 2007, Paris, PUPS, *Revue d'Histoire maritime : la recherche internationale en histoire maritime, essai d'évaluation*, Vol. X-XI, 2010, p. 317-339.

HRODEJ, Philippe, « L'affaire Jacques Thomas, de Royan », *Cahiers du Centre de Généalogie et d'Histoire des Iles d'Amérique*, Vol. LXIX, Paris, 2000, p. 91-123.

HRODEJ, Philippe, « L'Amiral Du Casse : de la marchandise à la Toison d'Or », *Annales de Bretagne et des Pays de l'Ouest*, Vol. CIV, Rennes, 1997, p. 23-39.

HRODEJ, Philippe, « L'Amiral Du Casse : de la stratégie de force au protectorat des colonies espagnoles d'Amérique (1690-1715) », *Revue d'Histoire maritime*, Vol. I, Paris, 1997, p. 29-51.

HRODEJ, Philippe, « Le commerce rochelais vers les Antilles durant la guerre de la Ligue d'Augsbourg (1688-1698) », colloque *Fleuves, rivières et Colonies. La France et ses empires (XVIIe-XXe siècle)*, French Colonial Historical Society, La Rochelle-Brouage, juin 2007, Paris, Les Indes Savantes, 2010, p. 203-223.

HRODEJ, Philippe, « Le détournement de la Trompeuse, frégate du Roi », *Cahiers du Centre de Généalogie et d'Histoire des Iles d'Amérique*, Vol. LIV, Paris, 1996, p. 26-35.

HRODEJ, Philippe, « Les courses marseillaises et toulonnaises de 1706 à 1711 : pesée, évolutions et mutations », à paraître *Corsaires et Forbans en Méditerranée XIVe-XXIe siècle*, Gilbert Buti (dir.), Paris, Riveneuve, 2009, p. 125-152.

HRODEJ, Philippe, « Les grandes heures de la flibuste aux Antilles (1660-1683) », Rochefort, *Publication du Centre d'études rochefortaises maritimes atlantiques*, t. 28 Les pirates, 2012, p. 17-32.

HRODEJ, Philippe, « Les lendemains de guerre de la Ligue d'Augsbourg aux Antilles : de la flibuste à la forbannerie ou l'impossible sédentarisation », *Colloque international Lendemains de guerre*. De l'Antiquité au monde contemporain : *les hommes, l'espace et le récit, l'économie et le politique*, Université de Cergy-Pontoise, Bruxelles, Pieter Lang, 2010, p. 75-88.

HRODEJ, Philippe, « Les premiers gouverneurs angevins de l'île de la Tortue et côte de Saint-Domingue », *Archives d'Anjou Mélanges d'Histoire et d'Archéologie angevines*, Vol. IX, de l'Association des Amis des Archives d'Anjou, Angers, 2005, p. 63-82.

HRODEJ, Philippe, « Les relations entre la Jamaïque et Saint-Domingue (1655-1700) : échanges, rivalités et déprédations », 133e Congrès national des sociétés historiques et scientifiques (CTHS), *Migrations, transfert et échanges de part et d'autre de l'Atlantique : Europe, Canada, Amérique*, 2-7 juin 2008, Québec.

HRODEJ, Philippe, « L'établissement laborieux du pouvoir royal à Saint-Domingue au temps des premiers gouverneurs », *Actes du colloque international Pouvoirs et Littoraux XVe-XXe siècles*, Rennes, PUR, 2000, p. 157-169.

HRODEJ, Philippe, « Par la pique et la demi-galère : l'Espagne ennemi naturel des Domingois (1660-1700) », *Colloque international Ennemi juré, ennemi naturel, ennemi héréditaire, construction et instrumentalisation de la figure de l'ennemi.* La France et ses adversaires (XVIIe-XXe siècles), Université de Bretagne Sud, 27-29 nov. 2008.

HRODEJ, Philippe, « Saint-Domingue en 1690. Les observations du père Plumier, botaniste provençal », *Revue française d'histoire d'Outre-Mer*, Paris, 1997, p. 93-117.

HRODEJ, Philippe, *Jacques Cassard, corsaire et armateur du Roi (1679-1740)*, Rennes, Presses Universitaires de Rennes, 2002, 315 p.

HRODEJ, Philippe, *L'Amiral Du Casse, l'élévation d'un Gascon sous Louis XIV*, thèse de Doctorat Sorbonne-Paris IV, Paris, Librairie de l'Inde, 1999, 2 vol., 730 p.

HUGUET, Jean, *Nau l'Olonnais : le roi des flibustiers maudits*, Paris, EPCP, 1990, 359 p.

HUSSEY, Roland D., « Spanish reaction to foreign aggression in the Caribbean to about 1680 », *The Hispanic american Historical Review*, Vol. IX, 1929, p. 286-302.

HUTCHINGS, Mark, « Acting Pirates : Converting A Christian Turned Turk », *Pirates ? The Politics of Plunder, 1550-1650*, Claire Jowitt (dir.), Houndmills, Palgrave Macmillan, 2007, p. 90-57.

ISRAËL, Jonathan I., *The Dutch Republic and the Hispanic World, 1606-1661*, Oxford, Clarendon Press, 1990, 478 p.

ITTERSUM, Martine Julia Van, « Hugo Grotius in context : Van Heemskerk's capture of *Santa Catharina* and its justification in De Jure praedae (1604-1606) », *Asian Journal of Social Science*, Vol. XXXI, 3/2003, p. 511-548.

ITTERSUM, Martine Julia Van, « Mare Liberum in the West Indies ? Hugo Grotius and the Case of the *Swimming Lion*, a Dutch Pirate in the Caribbean at the turn of the Seventeenth Century », *Itinerario*, Vol. XXXI, 3/2007, p. 59-94.

JAEGER, Gérard A., « Aux origines de la littérature flibustière. Les héros du Mercure américain (1678) », *La France-Amérique* XVI[e] XVIII[e] *siècles, actes du XXXV*[e] *colloque international d'études humanistes*, Frank Lestringant (dir.), Paris, Honoré Champion, 1998, p. 449-462.
JAEGER, Gérard A., *Forbin ou la légende noire d'un corsaire provençal*, Grenoble, Glénat, 1994, 484 p.
JAMES, Alan, « Les amirautés à l'époque de Richelieu », *Actes du colloque international Pouvoirs et Littoraux* XV[e]-XX[e] *siècles*, Rennes, PUR, 2000, p. 145-150.
JOHN, Arthur H., « The Constant Warwick », *Mariner's Mirror*, Vol. XVIII, 1932, p. 254-266.
JOHNSON, Charles, *Histoire des pirates anglais depuis leur établissement dans l'île de la Providence*, Paris, Librairie commerciale et artistique, 1967, 369 p.
JOSEPH, Gilbert M., « John Coxon and the Role of Buccaneering in the Settlement of the Yucatan Colonial Frontier », *Terrae Incognitae*, Vol. XII, 1980, p. 65-84.
JOSEPH, Gilbert M., « British Loggers and Spanish Governors : the logwood trade and its settlements in the Yucatan Peninsula », *Caribbean Studies*, Vol. XIV, 2/1974, p. 7-36.
JOWITT, Claire, « Scaffold Performances : The Politics of Pirate Execution », *Pirates ? The Politics of Plunder, 1550-1650*, Claire Jowitt (dir.), Houndmills, Palgrave Macmillan, 2007, p. 151-168.
JOYAU, Auguste, *Belain d'Esnambuc*, Paris, Bellenand, 1950, 175 p.
JUÁREZ MORENO, Juan, *Corsarios y piratas en Veracruz y Campeche*, Séville, Escuela de Estudios Hispano-Americanos, 1972, 468 p.
JUMAR, Fernando, « El comercio francés en el Rio de la Plata, Fines del siglo XVII, principios del siglo XVIII », *Derroteros de la Mar del Sur*, n° 6, 1999, p. 81-101.
KENNEDY, D. E., « Naval captains at the outbreak of the English Civil War », *Mariner's Mirror*, Vol. XLVIII, 1960, p. 181-198
KENNEDY, D. E., « The English Naval Revolt of 1648 », *English Historical Review*, Vol. LXXVII, 1962, p. 247-256.
KEPLER, J. S., « The Value of Ships Gained and Lost by the English Shipping Industry during the Wars with Spain and France, 1624-1630, *Mariner's Mirror*, Vol. LIX, 1973, p. 218-221.
KINKOR, Kenneth J., « Flibustiers noirs », *L'aventure de la flibuste, actes du colloque de Brest*, Paris, Hoëbeke, 2002, p. 97-118.
KLEIN, Bernhard, « *We are no pirates* : Piracy and Navigation in *The Lusiads* », *Pirates ? The Politics of Plunder, 1550-1650*, Claire Jowitt (dir.), Houndmills, Palgrave Macmillan, 2007, p. 105-117.
KLOOSTER, Wim et OOSTINDIE Gert, « El caribe holandès en la época de la esclavitud », *Anuario de Estudios Americanos*, Vol. LI, 2/1994, p. 233-259.
KNACHEL, Philip, *England and the Fronde* : *the impact of the English Civil War and Revolution on France*, Ithaca-New York, Cornell University Press, 1967, 312 p.
KRIEKEN, G. S. Van, « Christenen van Allah : Nederlandse renegaten bij de Barbarijse zeerovers », *Spiegel Historiael*, Vol. XXXII, 1997, p. 506-511.
KRITZLER, Edward, *Les pirates juifs des Caraïbes,* trad. Jewish Pirates of the Caribbean, André Versaille, 2012, 278 p.
KUBIAK, Krzysztof, « Cossacks in the Baltic Sea. An unknown episode of the Polish-Swedish Struggle in the 17[th] Century », *Académie navale polonaise*, 1950, 5p.
KUPP, Th. J., « Quelques aspects de la dissolution de la Compagnie de M. de Monts en 1607 », *Revue d'Histoire de l'Amérique française*, Vol. XXIV, 3/1970, p. 357-374.
KUPPERMAN, Karen Ordahl, « Errand to the Indies : Puritan Colonization from Providence Island through the Western Design », *The William and Mary Quarterly*, Vol. XLV, janv. 1988, p. 70-99.

KUPPERMAN, Karen Ordahl, *Providence Island 1630-1641 : the Other Puritan Colony*, Cambridge et New York, Cambridge University Press, 1995, 393 p.
LA VILLESTREUX, général de, *Deux corsaires malouins sous le règne de Louis XIV. La guerre de course dans la mer du Sud*, Paris, Champion, 1929, 258 p.
LA VILLESTREUX, général de, *Les flibustiers aux Antilles, de l'origine au déclin*, Paris, Champion, 1930, 223 p.
LANDRY, Nicolas, « Portrait des activité de course à Plaisance, Terre-Neuve 1700-1715 », *Société Historique Acadienne*, Vol. XXXIII, 2002, p. 68-87.
LANDRY, Nicolas, *Plaisance. Terre-Neuve 1650-1713. Une colonie française en Amérique*, Québec, Septentrion, 2008, 414 p.
LANE, Kris, « Buccaneers and Coastal Defense in Late-Seventeenth-Century Quito : The Case of Barbacoas », *Colonial Latin American Historical Review*, Vol. VI/2, 1997, p. 143-173.
LANG, Mervyn Francis, *Las Flotas de La Nueva España (1630-1710) Despacho, Azogue, Comercio*, Séville et Bogota, Muñoz Moya, 1998, 352 p.
LANG, R. G., « Social Origins and Social Aspirations of Jacobean London Merchants », *The Economic History Review*, Vol. XXVII, fév. 1974, p. 28-47.
LANG, R. G., *The greater merchants of London in the early seventeenth-century*, thèse non publiée d'histoire, Oxford University, 1963.
LAPRISE, Raynald, « Capitaine flibustier dans la colonie française de Saint-Domingue : le cas de Jan Willems, alias Yankey (1681-1687) », *Revue canadienne d'Études néerlandaises*, Vol. XXVIII, 2007, p.
LAPRISE, Raynald, « Descente d'un flibustier anglais en Acadie (1688) », *Société Historique Acadienne*, Vol. XXXIII, 2002, p. 33-40.
LAPRISE, Raynald, « The Privateers of Saint-Domingue and Louis XIV's designs of Spanish America, 1683-1685 », *Terra Incognita*, Vol. XXXIX, 2007, p. 68-82.
LARQUIÉ, Claude, « Le rachat des chrétiens en terre d'islam au XVII[e] siècle (1660-1665) », *Revue d'histoire diplomatique*, oct.-déc. 1980, p. 297-351.
LATIMER, John, *Buccaneers of the Caribbean : how piracy forged an Empire, 1607-1697*, Londres, Weidenfeld & Nicolson, 2009, 368 p.
LAUNAY, M., *La guerre de course à Nantes pendant la guerre de Succession d'Espagne (1702-1712)*, DES Histoire, Rennes, 1962.
LE BARZIC, L., *À Saint-Malo, les Magon !*, Quimper, Nature et Bretagne, 1974, 160 p.
LE BLANT, Robert, « Une campagne de Jean-Baptiste Du Casse aux Antilles en 1690 », *Revue d'histoire et d'archéologie du Béarn et du Pays basque*, Pau, 1933, p. 5-18.
LE BRIS, Michel, « William Dampier, flibustier, encyclopédiste, voyageur errant », *L'aventure de la flibuste, actes du colloque de Brest*, Paris, Hoëbeke, 2002, p. 199-210.
LE MARQUAND, Henry, *Grandeur et misère de l'Olonnois, flibustier*, Angers, Armell, 1994, 138 p.
LE MARQUAND, Henry, *Jean Bart*, Paris, Gallimard, 1936, 256 p.
LE MARQUAND, Henry, *Tourville, marin de Louis XIV*, Lyon, H. Lardanchet, 1942, 393 p.
LEBEDYNSKY, Iaroslav, *Les Cosaques. Une société guerrière entre libertés et pouvoirs Ukraine 1490-1790*, Paris, Errance, Civilisations et cultures, 2004, 251 p.
LEMAIRE, Louis, *Jean Bart, 1650-1702*, Dunkerque, Imp. du Nord Maritime, 1928, 251 p., rééd. Westhoek-Éditions, 1983, 302 p.

LEMINEUR, Jean-Claude, « Flotte de commerce et flotte corsaire en France, sous Louis XIV », *Revue historique de Dunkerque et du Littoral, colloque Jean Bart et son temps*, SDHA, Vol. XXXVII, janv. 2004, p. 225-258.

LENČENKO, Volodymyr, « La Sič zaporogue, capitale cosaque du XVI[e] au XVIII[e] siècle », *Les Cosaques de l'Ukraine. Rôle historique représentations littéraires et artistiques*, 5[e] colloque franco-ukrainien, Presses de la Sorbonne Nouvelle, 1995, p. 67-74.

LESMARIES, Alexandre, « Jean Bart et sa fortune », *Mémoires de la Société Dunkerquoise pour l'encouragement des Sciences, des Lettres et des Arts*, t. 63, 64 et 65, 1926-1930, 242 p.

LESMARIES, Alexandre, « Jean Bart, ses origines et ses proches », *Mémoires de la Société Dunkerquoise pour l'encouragement des Sciences, des Lettres et des Arts*, t. 66, 1933, 282 p.

LESPAGNOL, André, « Guerre et commerce maritime durant la phase initiale de la Seconde Guerre de Cent Ans (1688-1713) », *Les Européens et les espaces océaniques au XVIII[e] siècle*, Paris, PUF, bull. Vol. XXII, 1997, p. 83-98.

LESPAGNOL, André, « Réflexions croisées sur deux foyers d'armement corsaire sous Louis XIV : Dunkerque et Saint-Malo », *Revue d'Histoire des Armées*, Vol. IV, 1996, p. 23-32.

LESPAGNOL, André, *La course malouine au temps de Louis XIV : entre l'argent et la gloire*, Rennes, Apogée, Paris, PUF, 1995, 188 p.

LESPAGNOL, André, *Messieurs de Saint-Malo, une élite négociante au temps de Louis XIV*, Rennes, Presses Universitaires de Rennes, 1996, 2 vol., 867 p.

LINDSAY, Philip, *The great Buccaneer : being the Life, Death and Extraordinary Adventures of Sir Henry Morgan, Buccaneer and Lieutnant Gobernor of Jamaica*, Londres, New York, P Nevill, 1950, 305 p.

LINON-CHIPON, Sophie, « Sous le prisme de la flibuste », *L'aventure de la flibuste, actes du colloque de Brest*, Paris, Hoëbeke, 2002, p. 313-325.

LITALIEN, Raymonde, « Pierre Le Moyne d'Iberville et la guerre de course en Nouvelle-France », *Revue historique de Dunkerque et du Littoral, colloque Jean Bart et son temps*, SDHA, Vol. XXXVII, janv. 2004, p. 319-328.

LITTLE, Benerson, *The Buccaneer's realm : pirates life on the Spanish main 1674-1688*, Dulles, Potomac Books, 2007, 343 p.

LITTLE, Benerson, *The Sea rover's practice : pirate tactics and techniques, 1630-1730*, Washington, Potomak Books, 2007, 303 p.

LLOYD, Christopher, « Bartholomew Sharp, Buccaneer », *Mariner's Mirror*, Vol. XLII, 1956, p. 291-301.

LLOYD, Christopher, *English Corsairs on the Barbary Coast*, Wm Collins & Sons & Co, 1981, 176 p.

LO BASSO, Luca, *In traccia dei legni nemici. Corsari europei nel Mediterraneo del Settecento,* Gênes, Philibiblon, 2002.

LOCKYER, Roger, *Buckingham : The Life and Political Career of George Villiers, first Duke of Buckingham 1592-1628*, Londres et New York, Longman, 1981, 532 p.

LONGWORTH, Philip, « The Senj Uskoks Reconsidered », *The Slavonic and East European Review*, Vol. LVII, n° 3, juill. 1979, p. 348-368.

LOO, Ivo J. Van, « Organising and financing Zeeland privateering », *Leidschrift*, Vol. XIII, 2/1998, p. 67-95.

LOO, Ivo J. Van, « Pour la liberté et la fortune. La course néerlandaise pendant la guerre de religion aux Pays-Bas 1568-1609 », *colloque Coligny, les Protestants et la Mer*, Martine Acerra et Guy Martinière (dir.), PUPS, 1997, p. 91-107.

LOO, Ivo J. Van, « Profijt voor Daniël ? : de Zeeuwse kaapvaart en her Spaans-Engelse vredesverdrag van 1630 », *Archief*, 1999, p. 33-63.
LÓPEZ NADAL, Gonçal, « Corso suministro de trigo en Mallorca durante la segunda mitad del Siglio XVII », *Estudis d'Història Econòmica,* Palma de Mayorque, 1990, p. 27-49.
LÓPEZ NADAL, Gonçal, « El corsarismo com a institució marítima : els judicis de les preses a Mallorca (1654-1687) », *Revista d'Història Moderna*, Université de Barcelone, Vol. XIII, 1993, p. 93-101.
LÓPEZ NADAL, Gonçal, « El corsarismo mallorquin después de la Paz de Nimega (1678-1684) », *Estudis d'Història Econòmica,* Palma de Mayorque, Vol. XV, 1998, p. 65-92.
LÓPEZ NADAL, Gonçal, « The Corsair's Booties : Majorcan Corsairs in the Second Half of the 17th Century », *IMEHA*, 2008.
LÓPEZ NADAL, Gonçal, « The Majorcan privateers and the Catalan revolt », *Mariner's Mirror*, Vol. LXIX, 3/1983, p. 291-299.
LÓPEZ NADAL, Gonçal, « Malta en la estrategia del corsarismo mallorquin en la segunda mitad del siglo XVIIe », *Actas primer coloquio intercional hispano maltes de historia*, Madrid, 1991, p. 51-64.
LOPEZ NADAL, Gonçal, *El corsarisme mallorqui a la Mediterrània occidental (1652-1698) : un comerç forçat*, Majorque, CECIB, 1986, 609 p.
LUNSFORD, Virginia West, *Piracy and Privateering in the Golden Age Netherlands*, New York, Palgrave Macmillan, 2005, 354 p.
LYNAM, Edward, « Early Days in Bermuda end the Bahamas », *The geographical Magazine*, Vol. XXI, 1948, p. 201-207 et p. 241-248.
MACLEAN, Gerald, « Of Pirates, Slaves, and Diplomats : Anglo-American Writing about the Maghrib in the Age of Empire », *Pirates ? The Politics of Plunder, 1550-1650*, Claire Jowitt (dir.), Houndmills, Palgrave Macmillan, 2007, p. 169-186.
MALLET, Ferdinand, *Le chevalier de Saint-Pol Hécourt, commandant d'escadre (lieutenant et successeur de Jean Bart)*, Abbeville, C. Paillar, 1901, 28 p.
MALO, Henri, « Les origines de Jean Bart », *Revue Historique*, Paris, 1914, p. 55-63.
MALO, Henri, *Corsaires et flibustiers*, Paris, Flammarion, 1932, 127 p.
MALO, Henri, *Épisodes de navigation aux Antilles*, société de l'histoire des colonies françaises, Champion et Larose, Paris, 1914, 40 p.
MALO, Henri, *Jean Bart*, Paris, La Renaissance du Livre, 1929, 230 p., rééd. Les Éditions de Paris, 1947, 245 p.
MALO, Henri, *La grande guerre des corsaires : Dunkerque 1702-1715*, Paris, Émile-Paul, 1925, 259 p.
MALO, Henri, *Les corsaires : mémoires et documents inédits*, Paris, Mercure de France, 1908, 384 p.
MALO, Henri, *Les corsaires dunkerquois et Jean Bart*, Paris, Mercure de France, 1912-1913, 2 vol., 461 et 517 p.
MANSEL, Émile, « Gaspard Bart et ses descendants », *Bulletin de l'Union Faulconnier*, t. 7, 1904, p. 333-490.
MANSEL, Émile, « Jean Bart », *Bulletin de l'Union Faulconnier*, t. 1, 1898, p. 11-22.
MANSEL, Émile, « Le chevalier de Saint-Pol Hécourt, capitaine des vaisseaux du Roi (1665-1705) », *Bulletin de l'Union Faulconnier*, t. 8, 1905, p. 5-71.
MANSEL, Émile, « Notices historiques sur Jean Bart ; Jean Bart, capitaine de vaisseau (1689) ; Instructions données à Jean Bart pour sa campagne en mer du Nord (1696) », *Bulletin de l'Union Faulconnier*, t. 8, 1905, p. 365-371.

MANSEL, Émile, « Un contemporain de Jean Bart : le chef d'escadre d'Amblimont », *Bulletin de l'Union Faulconnier*, t. 10, 1907, p. 319-333.

MARLEY, David F, *Sack of Veracruz : The Great Pirate Raid of 1683*, Ontario, The Netherlandic Press, 1993, 80 p.

MARLEY, David F., *Pirates and Engineers : Dutch and Flemish Adventurers in New Spain (1607-1697)*, Windsor, Ontario, Netherland Press, 1992.

MARSDEN, Reginald G., « Early Prize Juridiction and Prize Law in England », *English Historical Review*, Vol. XXIV, oct. 1909, p. 675-697 ; Vol. XXVI, janv. 1911, p. 34-56.

MARSDEN, Reginald G., « The High Court of Admiralty in Relation to National History, Commerce and the Colonisation of America. AD 1550-1650 », *Transactions of the Royal Historical Society*, nouvelles séries, Vol. XVI, 1902, p. 69-96.

MARSDEN, Reginald G., « The vice-admirals of the coast », *English Historical Review*, Vol. XXII, juill. 1907, p. 468-477 ; Vol. XXIII, oct. 1908, p. 736-757.

MARX, Jenifer, « Le crépuscule des boucaniers », *L'aventure de la flibuste, actes du colloque de Brest*, Paris, Hoëbeke, 2002, p. 251-274.

MARX, Robert F., *Pirate Port : the Story of the Sunken City of Port Royal*, Pelham Books, 1968, 190 p.

MARX, Robert, *The Capture of the Treasure Fleet : The Story of Piet Heyn*, New York, McKay, 1977, 276 p.

MATAR, Nabil, « Piracy and Captivity in the Early Modern Mediterranean : The Perspective from Barbary », *Pirates ? The Politics of Plunder, 1550-1650*, Claire Jowitt (dir.), Houndmills, Palgrave Macmillan, 2007, p. 56-73.

MATTA RODRIGUEZ, Enrique de la, NAVARRO GARCIA D. Luis, *El asalto de Pointis a Cartagena de Indias,* Escuela de Estudios Hispano-Americanos de Sevilla, 1979, Séville, 196 p.

MAURO, Frédéric, « Pour une histoire des occasions manquées entre la France et le Brésil 1500-1700 », *Derroteros de la Mar del Sur*, Vol. VIII, 2000, p. 83-91.

McCORMACK, J. R., « The Irish adventurers and the English civil war », *Irish Historical Studies*, Vol. X, 1956, p. 21-58.

McCROUSE, Nellis, *The French struggle for the West Indies (1665-1713)*, New-York, Columbia University Press, 1943, 324 p.

McDONALD, D., « Surgeons to the Buccaneers : The Doctor as Pirate », *History Today*, Vol. VI, 1956, p. 198-206.

MÉCHINET de RICHEMONT, « Aventures de Nicolas Gargot, capitaine de marine 1619-1654 », *Bulletin de la Société de Géographie de Rochefort*, t. 19, Vol. II, 1897, p. 92-98.

MÉCHOULAN, Henry, *Amsterdam XVIIe siècle, Marchands et philosophes : les bénéfices de la tolérance*, Paris, Autrement, 1993, 238 p.

MEER, Sjoerd de, « Een Barbarijse zeerover : Simon de Danser (ca1577-ca1611) », *Kapers & Piraten. Schurken of Helden ?* JOOST vAN Schokkenbroek (dir.), Rotterdam et Amsterdam, Walburg Press, 2010, 128 p.

MENKMAN, W. R., « Slavenhandel en rechtsbedeeling op Curaçao op het einde der 17 eeuw », *Nieuwe West Indische Gids*, KILV, Vol. XVII, 1936, p. 12-26.

MEYER, William Ryan, « English Privateering in the War of 1688 to 1697 », *Mariner's Mirror*, Vol. LXVII/3, 1981, p. 259-272.

MEYER, William Ryan, « English Privateering in the War of the Spanish Succession », *Mariner's Mirror*, Vol. LXIX, nov. 1983, p. 435-446.

MEYER, William Ryan, « Mascall's Privateers », *Archaelogia Cantiana*, Vol. XCV, 1979, p. 213-221.

MILFORD, Elizabeth, « The Navy at peace : the Activities of the Early Jacobean Navy : 1603-1618 », *Mariner's Mirror*, Vol. LXXVI, 1990, p. 23-40.

MILLON, Charles, *Les aventures de Rochelais Nicolas Gargot dit Jambe de Bois*, La Rochelle, Rupella, 1928, 228p.

MOER, A. Van der, « Jan Jansz van Haerlem, alias Murat Reys », *Marineblad*, Vol. CVI, 1996, p. 18-1.

MONTOJO MONTOJO, Vicente et RUIZ IBAÑEZ José Javier, *Entre el lucro y la defensa. Las relaciones entre la monarquía y la sociedad cartagenera (comerciantes y corsarios en el siglo XVII)*, Murcia, Real Academia Alfonso X El Sabio, 1998, 239 p.

MOREAU, Jean-Pierre, « De la flibuste nord-européenne à la flibuste antillaise. L'exemple français 1504-1625 », *Dans le sillage de Colomb. L'Europe du Ponant et la découverte du Nouveau Monde (1450-1650)*, Jean-Pierre Sanchez (dir.), Rennes, PUR, 1995, p. 119-124.

MOREAU, Jean-Pierre, « De la flibuste ponantaise à la flibuste antillaise », Rochefort, *Publication du Centre d'études rochefortaises maritimes atlantiques*, t. 28 Les pirates, 2012, p. 6-16.

MOREAU, Jean-Pierre, « La course ou flibuste dans les Antilles, seconde période 1600-1630 », *La France-Amérique* XVIe XVIIIe *siècles, actes du XXXVe colloque international d'études humanistes*, Frank Lestringant (dir.), Paris, Honoré Champion, 1998, p. 259-273.

MOREAU, Jean-Pierre, « La course ou flibuste normande dans les Antilles aux XVIe et début du XVIIe siècles », *Les Normands et la mer,* XXV° congrès des sociétés historiques et archéologiques de Normandie, Saint-Vaast-La-Hougue, Musée maritime de l'île de Tahitou, 1995.

MOREAU, Jean-Pierre, « La flibuste, quelques rectifications historiques », *Neptunia*, Vol. CLXXIX, 1990, p. 7-13.

MOREAU, Jean-Pierre, « Les origines de la flibuste antillaise », *Vues sur la piraterie*, Gérard A. Jaeger (dir.), Paris, Tallandier, 1992, p. 106-117.

MOREAU, Jean-Pierre, « Navigation européenne dans les petites Antilles aux XVIe et début du XVIIe siècles », *Revue française d'Histoire d'Outre-Mer*, Vol. LXXIV, n° 275, 1985, p. 129-148.

MOREAU, Jean-Pierre, *Les petites Antilles de Christophe Colomb à Richelieu*, Paris, Karthala, 1992, 319 p.

MOREL, Anne, *La guerre de course à Saint-Malo (1681-1715)*, Paris, Académie de Marine, 1956, 245 p.

NEILL, Anna, « Buccaneer Ethnography : Nature, Culture and Nation in the Journal of William Dampier », *Eighteenth-Century Studies*, Vol. XXXIII, 2/2000, p. 165-180.

NERZIC, Jean-Yves et BUCHET Christian, *Marins et Flibustiers du Roi-Soleil, Carthagène 1697,* Aspet, PyréGraph, 2002, 277 p.

NERZIC, Jean-Yves, *La place des armements mixtes dans la mobilisation de l'arsenal de Brest sous les deux Pontchartrain (1688-1697 & 1702-1713)*, 2 vol., Milon-La-Chapelle, éditions H&D, 2010, 1288 p.

NUTTING, P. Bradley, « The Madagascar Connection : Parliament and Piracy, 1690-1701 », *The American Journal of Legal History*, Vol. XXII, juill. 1978, p. 202-215.

OHLMEYER, Jane H., « Irish Privateers during the Civil War 1642-1650 », *Mariner's Mirror*, Vol. LXXVI, mai 1990, p. 119-133.

OPPENHEIM, Michael, « The Navy of the Commonwealth, 1649-1660 », *The English Historical Review*, Vol. XI, n° 41, janv. 1896, p. 20-81.

OPPENHEIM, Michael, *A History of the Administration of the Royal Navy and of Merchant Shipping in Relation to the Navy from 1509 to 1660*, Londres, Temple Smith, 1988, 411 p.

ORTEGA Y MEDINA, Juan A., *El conflicto anglo-español por el dominio oceánico (siglos XVI-XVII)*, Mexico, Universitad Autónoma de México, 1994, 298 p.

OTERO-LANA, Enrique, *Los corsarios españoles durante la decadencia de los Austrias, el corso español del Atlántico peninsular en el siglo XVII (1621-1697)*, Madrid, Editorial Naval, 1992, 492 p.

OUELLET, Réal, « Un grand classique de la flibuste, l'histoire des aventuriers d'Alexandre-Olivier Exquemelin », *Neptunia*, Vol. CCXXXIV, déc. 2001, p. 23-29.

OVEREEM, J. B. Van, *De Reizen naar de West van Cornelis Cornelisz Jol alias Kapitein Houtebeen 1626-1640*, *Linschoten Vereniging uit de West-Indische Gids XXIV*, S'-Gravenhage, Martinus Nijhoff, 1942, 37 p.

OWEN, John Hely, *War at Sea under Queen Anne 1702-1708*, Cambridge, Cambridge University Press, 1938, 316 p.

Oxford Dictionnary of National Biography, Oxford University Press : Blake Robert (Michael Baumber), Deane Richard (J. K. Laughton et Michael Baumber), Elfrith Daniel (Karen Ordahl Kupperman), Griffith Piers (John C. Appleby), Guy John (Christopher English), Hawkins Sir Richard (David Loades), Mainwaring Sir Henry (G. G. Harris), Monson Sir William (Andrew Thrush), Myngs Sir Christopher (C. S. Knighton), Parker William (Margaret Makepeace), Penn Sir William (C. S. Knighton), Plunkett Thomas (John C. Appleby), Providence Island Company (Karen Ordahl Kupperman), Rich Robert, second earl of Warwick (Sean Kelsey), Rolfe John (Robert S. Tilton), Sedgwick Robert (Richard P. Gildrie), Sherley Sir Anthony (Richard Raiswell), Sherley Sir Thomas (Richard Raiswell), Smith John (Gwenda Morgan), Verney Sir Francis (Nabil Matar), Ward John (David R. Ransome), Watts Sir John (John C. Appleby), Warner Sir Thomas (Michael A. Lacombe).

Oxford Dictionnary of National Biography, Oxford University Press : Beckford Peter (Richard B. Sheridan), Beeston Sir William (P. B. Austin), Codrington Christopher the father (Scott Mandelbrote), Codrington Christopher the sun (Andrew J. O'Shaughnessy), Coote Richard (Robert C. Ritchie), Dampier William (Joel H. Baer), Davis Edward (James William Kelly), Dormer Robert (Stuart Handley), Doyley Edward (Natalie Zacek), Every Henry (David Cordingly), Goodson William (Bernard Capp), Green Thomas (Samuel Pyeatt Menefee), Halsey John (James William Kelly), Hunter Robert (Mary Lou Lustig), Littleton Edward (Larry Gragg), Lynch Sir Thomas (Trevor Burnard), Lyttelton Sir Charles (Natalie Zacek), Modyford Sir Thomas (Nuala Zahedieh), Morgan Sir Henry (Nuala Zahedieh), North Nathaniel (Randolph Cock), O'Brien William (W. W. Webb et Harman Murtagh), Parke Daniel (James Falkner), Phelps Thomas (Anita McConnell), Phips Sir William (Barbara Ritter Dailey), Ringrose Basil (James William Kelly), Sharp Bartholomew (James William Kelly), Temple Sir Thomas (John G. Reid), Venables Robert (John Morrill), Vaughan John (Grudzien Baston), Wafer Lionel (James William Kelly), White Samuel (Stuart Rankin), Windsor Thomas (Sean Kelsey).

PACTON, Martine, « Flibustiers et Administration royale en 1685 (documents) », *Conjonction revue franco-haïtienne*, Vol. CLXXIV-CLXXV, 1987, p. 153-174.

PAESIE, Ruud, *Lorrendrayen op Africa. De illegale goederen en slavenhandel op West-Afrika tijdens het achttiende-eeuwse handelsmonopolie van het West-Indische Compagnie, 1700-1734* (Contrebandiers en Afrique. Le commerce illégal des marchandises et de la traite négrière en Afrique de l'Ouest au temps du XVIIIe siècle monopole commercial de la Compagnie des Indes Occidentales 1700-1734), Amsterdam, De Bataafsche Leeuw, 2008, 428 p.

PAPIN, Éric, « Les équipages corsaires dunkerquois d'après leurs rapports de mer (1708-1709) », *Revue historique de Dunkerque et du Littoral, colloque Jean Bart et son temps*, SDHA, Vol. XXXVII, janv. 2004, p. 181-191.

PARKER, Geoffrey, *The Army of Flanders and the Spanish Road 1567-1659*, Londres, 1972, Cambridge, Cambridge University Press, 1984, 309 p.

PAWSON, Michael et BUISSERET David J., *Port Royal, Jamaica*, Oxford, Clarendon Press, 1975, 204 p.

PEÑA BATLLE, Manuel Arturo, *La Isla de la Tortuga, plaza de armas, refugio y seminario de los enemigos de España en Indias*, Santo Domingo, Taller, 1988, 267 p.

PENN, Granville, *Memorial of the Professional Life and Times of Sir William Penn*, Londres, James Duncan, 1832, 2 vol., rééd. Kessinger Publishing, 2007, 596 p.

PERENNES, Françoise, « Chevaliers de Malte, provençaux et marins du Roi au XVIIe siècle », *Méditerranée mer ouverte*, Christiane Villain-Gandossi *et alii* (dir.), Malte fond. int., Universités de Montpellier et d'Aix, 2 vol., 1997, p. 169-180.

PEREZ, Pablo Emilio & BUENO Mallaina, *Politica Naval Española en el Atlántico 1700-1715*, Séville, 1982, 486 p.

PÉROTIN-DUMON, Anne, « French, English and Dutch in the Lesser Antilles : from Privateering to Planting, c.1550-c.1650 », *General History of the Caribbean*, Vol. II : *New Societies, the Caribbean in the long Sixteenth Century*, Londres, UNESCO-Macmillan, 1999, chap. V, p. 114-158.

PERRET, A., « René Montaudouin (1673-1731) », *Bulletin de la Société d'Histoire et d'Archéologie de Nantes*, Vol. LXXXVIII, 1949, p. 78-94.

PETER, Jean, *Les Barbaresques sous Louis XIV : le duel entre Alger et la marine du Roi (1681-1698)*, Paris, Économica, 1997, 264 p.

PETIET, Claude, *Le bailli de Forbin : lieutenant général des galères, un chevalier de Malte dans la marine de Louis XIII*, Paris, Lanore, 2003, 388 p.

PETROVICH, Sandra Marie, *Henry Morgan's raid on Panama : geopolitics and colonial ramifications, 1669-1674*, Lewiston (NY), Queenston (ON), Lampeter (Wales), Edwin Mellen Press, 2001, 127 p.

PETROVITCH, Sandra Marie, « Henry Morgan's raid on Panama and the French experience, 1670-l », AJB Johnston ed, *Proceedings of the 20th meeting of the French Colonial History Society*, 2001, p. 36-49.

PFISTER-LANGANAY, Christian, « Dunkerque, capitale de la course, croissance factice ou réelle sous Louis XIV », *Guerres maritimes 1688-1713, IVe journées franco-britanniques d'histoire de la Marine*, Service Historique de la Marine, Vincennes, 1996, p. 139-153.

PHILIPS, Carla Rahn, HATTENDORF John B, BEALL Thomas, « The Sinking of the Galleon *San Jose* on 8 June 1708: an Exercice in Historical Detective Work », *Mariner's Mirror*, Vol. XCIV/2, mai 2008, p. 176-187.

PHILIPS, Carla Rahn, *Six galleons for the King od Spain : Imperial Defense in the Early Seventeenth Century*, Baltimore, John Hopkins University Press, 1986, 318 p.

PIGNON, Jean, « Osta Moratto Turcho Genovese, Dey de Tunis (1637-1640) », *Cahiers de Tunisie*, Vol. XI, 1955, p. 331-362.

PILGRIM, Donald, « The Colbert-Seignelay Naval Reforms and the Beginnings of the War of the League of Augsburg », *French Historical Studies*, Vol. IX, 2/1975, p. 235-262.

PIN, Xavier, « Lettre de la Tortue du 19-11-87 », *Conjonction revue franco-haïtienne*, Vol. CLXXIV-CLXXV, 1987, p. 252-257.

PIOFFET, Marie-Christine, « Flibustiers et écumeurs de la mer des Antilles à travers les mailles du discours viatique (XVIIe siècle) », *Les Tyrans de la mer Pirates, corsaires et flibustiers*, Sylvie Requemora et Sophie Linon-Chipon (dir.), Paris, PUPS, 2002, p. 313-333.

POPE, Dudley, *The Buccaneers King: The Biography of Sir Henry Morgan, 1635-1688,* Londres, Secker and Warburg, 1977, Dodd Mead, 1978, 379 p.

POUMARÈDE, Géraud, « Naissance d'une institution royale : les consuls de la nation française en Levant et en Barbarie aux XVIe et XVIIe siècles », *Annuaire-Bulletin de la société de l'histoire de France,* 2001, Paris, 2003, p 65-128.

POUMARÈDE, Géraud, « La France et les Barbaresques : police des mers et relations internationales en Méditerranée aux XVIe et XVIIe siècles », *Revue d'Histoire maritime*, Vol. IV, 2005, p. 117-146.

POUMARÈDE, Géraud, *Pour en finir avec la croisade. Mythes et réalités de la lutte contre les Turcs aux XVIe et XVIIe siècles*, Paris, PUF, 2004, 686 p.

POWELL, John Rowland, « Blake's capture of the French Fleet before Calais on 4th september 1652 », *Mariner's Mirror*, Vol. XLVIII, 1962, p. 192-207.

POWELL, John Rowland, *The Navy in the English Civil War*, Londres, Hamden, Archon books, 1962, 240 p.

PRESTON, Diane & Michael, *A pirate of exquisite mind : the life of William Dampier : explorer, naturalist and buccaneer*, Corgi Books, 2005, 512 p.

PRIOTTI, Jean-Philippe, « El rey, el crecimiento de la red vizcaína y la defensa del imperio español (1500-1630) », *Felipe II y el oficio de rey : la fragua de un imperio*, J. R. Gutiérrez *et alii* (dir.), Madrid, 2001, p. 323-343.

PRITCHARD, James, « The Franco-Dutch War in the West Indies, 1672-1678 : An Early Lesson in Imperial Defense », William M. McBride ed, *New Interpretations in Naval History*, Annapolis, Naval Intitute Press, 1998, p. 3-22.

PRUD'HOMME VAN REINE, Ronald, *De Rechterhand van de Staat. Biografie van Michiel Adriaenszoon de Ruyter* (La main droite de l'État. Biographie de Michiel Adriaenszoon de Ruyter), Amsterdam, Uitgeverij Arbeidpers, rééd. 2002, 406 p.

PRUD'HOMME VAN REINE, Ronald, *Schittering en schandaal. Biografie van Maerten en Cornelis Tromp* (Splendeur et scandale. Biographie de Maerten et Cornelis Tromp), Amsterdam, Uitgeverij Arbeidpers, 2001, 490 p.

PRUD'HOMME VAN REINE, Ronald, « Hendrick Lonck (1568-1634) een zeeheld uit Roosendaal », *Jaarbork de Ghulden Roos*, Vol. LXV, 2005, p. 155-174.

PRUD'HOMME VAN REINE, Ronald, *Admiraal Zilvervloot : biografie van Piet Hein*, Amsterdam, Anvers, De Arbeiderspers, 2003, 257 p.

QUINN, D. B., « Privateering : the north american dimension (to 1625) », *Course et Piraterie, XVe colloque de la Commission internationale d'Histoire maritime*, San Francisco, août 1975, Paris, CNRS, 1975, p. 360-386.

RABB, Theodore K. « Investment in English Overseas Enterprise, 1575-1630 », *The Economic History Review*, Vol. XIX, n° 1, 1966, p. 70-81.

RATELBAND, K., « De expeditie van Jol naar Angola en Sao Tomé 30 Mei 1641-31 October 1641 », *Linschoten Vereniging uit de West-Indische Gids XXIV*, S'-Gravenhage, Martinus Nijhoff, 1943, 24 p.

RAULIN, G. de, *Jean Bart, corsaire du Roi*, Paris, Baudinière, 1943, 288 p.

RAULIN, G. de, *Tourville, un grand Amiral français*, Paris, Hachette, 1942, 253 p.

RAVEN, Gerard J. A., « De Banckerts », *Marineblad*, Vol. XCII, 1982, p. 518-526.

RAYMOND, André, *Tunis sous les Mouradites. La ville et ses habitants au XVIIe siècle*, Tunis, Cérès, 2006, 338 p.

RENNARD, Joseph, *Baas, Blénac ou les Antilles françaises au XVIIe siècle*, Fort-de-France, Alexandre et Thonon, Le Messager, 1935.
RICHARD, Robert, « À la Tortue et à Saint-Domingue en 1649 », *Anuario de Estudios Americanos*, t. XXIX, Séville, 1972, p. 445-467.
RICHER, Adrien, *Vie de Jean Bart, chef d'escadre sous Louis XIV*, Amsterdam, 1780, 179 p.
RITCHIE, Robert C, *Captain Kidd and the war against the Pirates*, Cambridge, Massachusetts, Harvard University Press, 1986, 306 p.
ROBERTS, Walter Adolphe, *Sir Henry Morgan, Buccaneer and Governor*, New York, Covici, Friede, 1933. *Morgan, Amiral des boucaniers*, trad. André Cogniet, Paris, Payot, 1934, 249 p. (P)
ROBICHAUD, Armand, « Les flibustiers de l'Acadie : corsaires ou pirates ? », *Société Historique Acadienne*, Vol. XXXIII, 2002, p. 7-32.
ROBICHAUD, Armand, « Robert Chevalier dit Beauchêne », *Société Historique Acadienne*, Vol. XXXIII, 2002, p. 1-2 et 56-67.
RODGER, Nicolas Andrew, *The Safegard of the Sea, a Naval History of Britain 660-1649*, Londres, Harper Collins, 1997, 691 p.
RODRIGUEZ, Morel G, « Corsarios en el Caribe durante los siglos XVI y XVII », *El oro y la plata de las Indias*, Madrid, 1999, p. 349-363.
ROELOFSEN, Cornelis Gerrit, « Grotius and State Practice of his day », *Grotiana*, Vol. X, 1989, p. 113-156.
ROGERS, Bertram M. H. « Dampier's Voyage of 1703 », *Mariner's Mirror*, Vol. X, 1924, p. 367-381.
ROGOZINSKI, Jan, *Honor among Thieves : Captain Kidd, Henry Every and the Pirate Democracy in the Indian Ocean*, Stackpole Books, 2000, 256 p.
ROMMELSE, Gijs, « English Privateering against the Dutch Republic during the Second Anglo-Dutch War (1664-1667), *Tijdschrift voor Zeegeschiedenies*, Vol. XXII, 2003, p. 17-31.
ROOS, Doeke, *Twee eeuwen varen en vechten 1550-1750. Het admiralengeschlacht Evertsen*, (deux siècles de navigation et de combat 1550-1750. La lignée des amiraux Evertsen), Flessingue, Doeke Roos, 2003, 495 p.
ROOS, Doeke, *Zeeuwen en de Westindische Compagnie*, Hulst, Van Geyt Production, 1992, 134 p.
ROPER, Lou H. et VAN RUYMBEKE Bertrand (dir.), *Constructing Early Modern Empires : Proprietary Ventures in the Atlantic World, 1550-1700*, Leyde, Brill Academic Publishers, 2007, 428 p.
ROTHEBERG, Gunther E., « Christian Insurrections in Turkish Dalmatia 1580-96 », *The Slavonic and East European Review*, Vol. XL, n° 94, déc. 1961, p. 136-147.
ROTHEBERG, Gunther E., « Venice and the Uskoks of Senj : 1537-1618 », *The Journal of Modern History*, Vol. XXXIII, n° 4, juin 1961, p. 148-156.
ROWLAND, Donald, « Spanish Occupation of the Island of Old Providence, or Santa Catalina, 1641-1670 », *The Hispanic American Historical Review*, Vol. XV, 1935, p. 298-312.
ROWSE, A. L., « Sir Richard Hawkins : last of a dynasty », *History Today*, Vol. XXX, 1980, p. 24-27.
RUDEL, Yves-Marie, *Duguay-Trouin, corsaire et chef d'escadre 1673-1736*, Paris, Perrin, 1973, 338 p.
RUMILLY, Robert, *L'Acadie française (1497-1713)*, Montréal, Fides, 1981, 354 p.
SAAVEDRA VÁSQUEZ, María del Carmen, « La formación de armadas y sus efectos sobre el territorio : el ejemplo de Galicia, 1580-1640 », *Cuadernos de Historia Moderna*, Vol. V, 2006, p. 55-76.
SABAT, Fernando José Géigel, *Balduino Enrico ; sobre el general Balduino Enrico y el asedio de la ciudad de San Juan de Puerto Rico por la flote holandesa en 1625, al mando de dicho general y del almirante*

Andrés Veron; con otros episodios de las empresas de estos dos caudillos en aguas antillanas, Barcelone, Araluce, 1934, 213 p.

SAINTON, Jean-Pierre, « Regard d'un alloué sur les îles du Vent à travers la relation de Guillaume Coppier », *La Caraïbe et son histoire. Ses contacts avec le monde extérieur*, Guadeloupe, Guyane, Martinique, Réunion et Paris, Ibis rouge, 2001, p. 43-59.

SAINT-YVES, Gérard, « Les campagnes de Jean d'Estrées dans la mer des Antilles, 1676-1678 », *Bulletin de Géographie historique et descriptive*, 1899, p. 217-248.

SANCHEZ PEREZ, Antonio, « Los moriscos de Hornachos, corsarios de Salé », *Revista de Estudios Extremeños*, Vol. I, 1964, p. 93-146.

SAUPIN, Guy, *Nantes au XVIIe siècle. Vie politique et société urbaine*, Rennes, PUR, 1996, 523 p.

SCAMMELL, Geoffrey V., « England, Portugal and the Estado da India c. 1500-1635 », *Modern Asian Studies*, Vol. XVI, 2/1982, p. 177-192.

SCAMMELL, Geoffrey V., « The English in the Atlantic Islands, c1450-1650 », *Mariner's Mirror*, Vol. LXXII, 1986, p. 295-317.

SCAMMELL, Geoffrey V., « The Sinews of War: Manning and Provioning English Fighting ships, 1550-1650 », *Mariner's Mirror*, Vol. LXXIII, 4/1987, p. 351-367.

SEBAG, Paul, *Tunis au XVIIe siècle : une cité barbaresque au temps de la course*, Paris, L'Harmattan, 1989, 267 p.

SENIOR, Clive M., « The Confederation of Deep-Sea Pirates: English Pirates in the Atlantic 1603-1625 », *Course et Piraterie, XVe colloque de la Commission internationale d'Histoire maritime*, San Francisco, août 1975, Paris, CNRS, 1975, p. 331-350.

SENIOR, Clive, *A Nation of Pirates: English piracy in its heyday*, Londres, New York, Newton Abbot, 1976, 168 p.

SENNING, Calvin F, « Piracy, Politics and Plunder under James I: the Voyage of the *Pearl* and its Aftermath, 1611-1615 », *The Huntington Library Quartely*, Vol. XLVI/3, 1983, p. 187-222.

SERJEANT, Robert Bertram, T*he Portuguese off the South Arabian coast: Hadrami chronicles, with Yemeni and European accounts of Dutch pirates of Mocha in the seventeenth century*, Beyrouth, Librairie du Liban, 1974, 233 p.

SERRANO MANGAS, Fernando, « Auge y represión de la piratería en el Caribe 1650-1700 », *Mesoamerica*, Vol. IX, 1985, p. 91-103.

SERRANO MANGAS, Fernando, *Pirates of the Carribean: buccaneers, privaters, frebooters and filibusters 1493-1720*, Apestegui Cardenal, 2002, 233 p.

SHAW, Carlos Martinez (dir.), *Séville au XVIIe siècle de Colomb à Don Quichotte, entre Europe et Amériques, le cœur et les richesses du monde*, Paris, Autrement, 1992, 230 p.

SHERIDAN, Richard B, « The Doctor and the Buccaneer: Sir Hans Sloane's Case History of Sir Henry Morgan Jamaica 1688 », *Journal of the History of Medicine and Allied Sciences*, Vol. XLI, 1986, Vol. I, p. 76-87.

SHOMETTE, Donald G. et HASLACHT Robert D., *Raid on America. The Dutch Naval Campaign of 1672-1674*, Columbia, University of South Carolina Press, 1988, 386 p.

SIMMONDS, Kenneth R., « English Precursors of Hugo Grotius », *Transactions of the Grotius Society*, Vol. XLIII, 1957, p. 143-157.

SIMON, Ruth, « The Uskok « problem » and Habsburg, Venetian, and Ottoman Relations at the turn of the Seventeenth Century », *Corcora*, Department of History, University of Virginia, Vol. XLII, 2000, 22 p.

SIMPSON, Michael, « Rapports de course dunkerquois de 1688-1689 (3e partie) », *Revue historique de Dunkerque et du Littoral, colloque Jean Bart et son temps*, SDHA, Vol. XXXVII, janv. 2004, p. 135-180.

SLUITER, Engel, « Dutch Maritime Power and the Colonial Status Quo 1585-1641 », *Pacific Historical Review*, Vol. XI, mars 1942, p. 29-41.

SOTTAS, Jules, *Histoire de la Compagnie royale des Indes orientales 1664-1719*, Cesson-Sévigné, La Découvrance, 2003, 496 p.

SOUTY, François, « Piet Heyn et la flibuste néerlandaise dans la Caraïbe au XVIIe siècle », *L'aventure de la flibuste, actes du colloque de Brest*, Paris, Hoëbeke, 2002, p. 181-198.

SPARKS, Randy J. et VAN RUYMBEKE Bertrand (dir.), *The Huguenots in France and in the Atlantic Diaspora*, Columbia, University of South Carolina Press, 2003.

STRAATEN, Harald van der, *Hollandse Pioniers in Brazilie*, Uitgeverij Van Wijnen-Franeker, 1988, 160 p.

STRADLING, Robert A., « Les corsaires dunkerquois et l'Espagne : 1621-1648, un record de pillage et de destruction », *Revue de la Société dunkerquoise d'Histoire et d'Archéologie*, Vol. XXIX, 1995, p. 17-30.

STRADLING, Robert A., *The Armada of Flanders, Spanish Maritime Policy and European War, 1568-1668*, Cambridge, Cambridge University Press, 1992, 276 p.

SWELDERS, Stephen, *The devil's anarchy : the sea robberies of the most famous pirate Claes G. Compaen & the very remarkable travels of Jan Erasmus Reyning, buccaneer*, New York, Automedia, 2005, 208 p.

SYMCOX, Geoffrey, *The crisis of French sea power, 1688-1697 : from the guerre d'escadre to the guerre de course*, La Hague, M. Nijhoff, 1974, 267 p.

SYME, Ronald, *Sir Henry Morgan, buccaneer*, New York, W Morrow, 1965, 96 p.

TAILLEMITE, Étienne, « Une marine pour quoi faire ? La stratégie navale de Louis XIV », *Guerres maritimes 1688-1713, IVe journées franco-britanniques d'histoire de la Marine*, Service Historique de la Marine, Vincennes, 1996, p. 93-101.

TALTY, Stephan, *Empire of Blue Water : Captain Morgan's Great Pirate Army, the epic Battle for the Americas and the Catastrophe that ended the outlow's bloody Reign*, New York, Crown Publishers, 2007, 333 p.

TAYLOR, Harland, « Trade, Neutrality and the English Road, 1630-1648 », *Economic History Review*, 2e série, Vol. 25, 1972, p. 236-260.

TENENTI, Alberto, *Cristoforo Da Canal. La Marine Vénitienne avant Lépante*, Paris, SEVPEN, 1962, 211 p.

THOMPSON, I. A. A., *War and Government in Habsburg Spain (1560-1620)*, Londres, University of London, Athlone Press, 1976, 384 p.

THORNTON, A. P., « The English at Campeachy, 1670-1682 », *The Jamaican Historical Review*, Vol. II, 1953, p. 27-38.

TORRES RAMIREZ, Bibiano, *La Armada de Barlovento*, Séville, Escuala de Estudios Hispanoamericanos, 1981, 189 p.

TURBIAUX, Marcel, « William Kidd, un pirate qui n'en fut peut-être pas un », *Neptunia*, Vol. CCXXIV, 2001, p. 30-38.

VALENSI, Lucette, « Esclaves chrétiens et esclaves noirs à Tunis au XVIIe », *Annales E.S.C.*, Vol. XXII, 1967, p. 1267-1288.

VANDEREST, Jean-Joseph-Marie, *Histoire de Jean Bart, chef d'escadre sous Louis XIV et de sa famille*, Paris, Bureau Central de la France maritime, 1844, 272 p.

VEEN, Ernst Van, *Decay or Defeat? An Inquiry into the Portuguese Decline in Asia, 1580-1645*, Leiden, Research School of Asian, African, and Amerindian Studies, 2000.

VERGÉ-FRANCESCHI, Michel, « Duguay-Trouin (1676-1736) un corsaire, un officier général, un mythe », *Revue historique*, Vol. DXCVIII, avril-juin 1996, p. 333-352.

VERGÉ-FRANCESCHI, Michel, « Les Nesmond : une dynastie bordelaise d'officiers de vaisseaux », *Bordeaux et la marine de guerre XVIIe-XXe siècles*, Pessac, PUB, 2002, p. 15-28.

VERGÉ-FRANCESCHI, Michel, *Abraham Duquesne : huguenot et marin du Roi-Soleil*, Paris, France-Empire, 1992, 439 p.

VERHEES VAN-MEER, Johanna Theresia, *De Zeeuwse Kaapvaart tijdens de Spaanse Successieoorloog* (La guerre de course zeelandaise durant la guerre de Succession d'Espagne), Middlebourg, Koninklijk Zeeuwsch Genootschap der Wetenschappen deel 3, 1986, 295 p.

VIGNE, Jauffrey, « Les combats corsaires à travers les rapports de mer dunkerquois. Le cas de la guerre de Succession d'Espagne », *Revue historique de Dunkerque et du Littoral, colloque Jean Bart et son temps*, SDHA, Vol. XXXVII, janv. 2004, p. 193-203.

VILLIERS, Patrick, « Flibustiers, négriers, planteurs et engagés dans les Antilles françaises des années 1640 aux années 1680 », *Rencontres d'histoire maritime de Normandie, Colloque CFHM*, 1992, Le Havre, 1993, p. 42-62.

VILLIERS, Patrick, « Jean Doublet, à Dunkerque au temps de Louis XIV, corsaire ou officier du Roi », *Les Tyrans de la mer. Pirates, corsaires et flibustiers*, Sylvie Requemora et Sophie Linon-Chipon (dir.), Paris, PUPS, 2002, p. 163-186.

VILLIERS, Patrick, « La violence flibustière, violence terrienne ou violence maritime ? », *Colloque La violence et la Mer dans l'espace atlantique (XIIe-XIXe siècle)*, Rennes, PUR, 2004, p. 251-268.

VILLIERS, Patrick, « Raveneau de Lussan, un flibustier français à l'assaut de la mer du Sud », *Derroteros de la Mar del Sur*, Vol. XI, 2003, 10 p.

VILLIERS, Patrick, *Les corsaires du Littoral Dunkerque, Calais, Boulogne de Philippe II à Louis XIV (1588-1713)*, Paris, Presses Universitaires du Septentrion, 2000, 358 p.

VLIET, Adri P. Van, « Duinkerker kapers in het leven van vice-admiraal Witte Cornelisz de With », *Marineblad*, Vol. CXIX, 2009, p. 34-37.

VLIET, Adri P. Van, *Vissers in Oorlogstijd. De Zeeuwse zeevisserij in de jaren 1568-1648*, Middlebourg, Koniklijk Zeeuwsch Genootschap der Wetenschappen, 2003, 224p.

VOORBEIJTEL CANNENBURG, W., *De Reils om de Wereld van de Nassausche Vloot 1623-1623*, 's-Gravenhage, Martinus Nijhoff, 1964, 133 p. (voir le website de J. Pasteur).

WESTERGARD, Waldemar, *The West Danish Indies under company rule 1671-1754*, Westergaard Press, 2007, 420 p.

WIJNROCKS, Eric, *Handel tussen Rusland en de Nederlanden 1560-1640* (Le commerce entre la Russie et les Provinces-Unies), Hilversum, Verloren, 2003, 440 p.

WILBUR, Marguerite Eyer, *Raveneau de Lussan : Buccaneer of the Spanish Main and Early French Filibuster of the Pacific*, Cleveland, Arthur H. Clark, 1930, 303 p.

WISMES, Armel de, *Jean Bart et la guerre de course*, Paris, coll. Archives, Julliard, 1971, 204 p.

WITTMAN, Tibor, « La crisis europea del siglo XVIIe Hispanoamerica », *Anuario de Estudios Americanos*, Vol. XXVIII, Séville, 1971, p. 25-44.

YACOU, Alain (dir.), *La découverte et la conquête de la Guadeloupe*, CERC, Paris et Pointe-à-Pitre, Khartala, 1993, 303 p.

YRIARTE, Charles, *Les bords de l'Adriatique et le Monténégro. Venise, l'Istrie, le Quarnero, la Dalmatie, le Monténégro et la rive italienne*, Paris, Hachette, 1878. p. 168-173.

ZACKS, Richard, *Pirate hunter : the true story of captain Kidd*, New York, Hyperion, 2002, 400 p.

ZAHEDIEH, Nuala, « A frugal, Prudential and Hopeful Trade. Privateering in Jamaïca, 1655-1689 », *The Journal of Imperial and Commonwealth History*, Vol. XVIII, mai 1990, p. 145-168.

ZAHEDIEH, Nuala, « Trade Plunder and Economic Development in Early English Jamaica 1655-1689 », *The Economic History Review*, Vol. XXXIX, mai 1986, p. 205-222.

ZELLER, Gaston, « Le convoi des vaisseaux marchands aux XVIe et XVIIe siècles », *Revue d'Histoire Moderne et Contemporaine*, Vol. III, 1/1956, p. 67-87.

ZUIDHOEK, Arne, *Christenen voor Allah : Nederlanders onder de Barbarijse zeerovers*, Soesterberg, Aspekt, 2007, 329 p.

G. XVIIIe SIÈCLE (environ 1700-1780)

ALAMKAN, Myriam, *Histoire maritime des Petites Antilles XVIIe et XVIIIe siècles*, Guadeloupe-Guyane-Martinique-Paris-Réunion, Ibis Rouge éditions, 2002, 207 p.

ALLEN, D. F., « James II in Pursuit of a Pirate at Malta », *British Library Journal*, Vol. XVI, 1990, p. 109-116.

AMAN, Jacques, *Les officiers bleus dans la marine française au XVIIIe siècle*, Genève, Droz, Paris, Champion, 1976, 201 p.

ANDERSON, Olive, « Britih Governments and Rebellion at Sea », *The Historical Journal*, Vol. III, n° 1, 1960, p. 56-64.

APPRIOU, Daniel, « La guerre de course et la tragédie de l'*Alcide*, corsaire de Saint-Malo », *Neptunia*, n° 219, 2000, p. 26-34.

AUMONT, Michel, *Destins et aventures corsaires. En mer ! Sus à l'ennemi*, OREP, 2012, 240 p.

BAER, Joel H., *British Piracy in the Golden Age : history and interpretation, 1660-1730*, Londres, Pickering & Chatto, 2007, 4 vol., 375, 400, 455 et 423 p.

BAILLY, Camille, *Lames de sang : la vie exemplaire de François Thurot, corsaire, capitaine des frégates du Roy*, C. Bailly, 2000, 511 p.

BALCOM, B. A., « Les corsaires, du régime français au régime anglais For King and profit : Louisbourg privateers 1744 », Ottawa, Actes du Colloque d'Histoire militaire canadienne (mai 2000), Yves Tremblay (dir.), *Défense Nationale*, 2001, p. 69-82.

BAMFORD, P, « The Procurement of Oarsmen for the French Galleys 1660-1748 », *American historical review*, Vol. V, 1959.

BEAL, Clifford, *Quelch's gold : piracy greed and betrayal in colonial New England*, Westport, Londres, Praeger, 2007, XV-242 p.

BELHAMISSI, Moulay El Hadj, « Alger et Marseille : Portes de deux mondes à l'époque ottomane », *Actes du 37e colloque international du CESR : Chrétiens et musulmans à la Renaissance*, Paris, Champion, 1994, p. 305-312.

BERBOUCHE, Alain, « La guerre de course en France aux XVII-XVIIIe siècles : une institution contestée au bilan nuancé », *Annales de la Société d'Archéologie de l'Arrondissement de Saint-Malo*, 1995, p. 291-335 et 1996, p. 103-122.

BERBOUCHE, Alain, « Le statut de la guerre de course en France aux XVIIe et XVIIIe siècles », *Bulletin de l'Association des Descendants de Capitaines Corsaires*, n° 28, 1995, p. 37-48.

BERBOUCHE, Alain, « Saint-Malo port de guerre. Les établissements de la marine à Saint-Malo et Saint-Servan », *Annales de la Société d'Histoire et d'Archéologie de l'arrondissement de Saint-Malo*, 2001, p. 119-173.

BIALUSCHEWSKI, Arne, « Between Newfoundland and the Malacca Strait. A Survey of the Golden Age of Piracy 1695-1725 », *Mariner's Mirror*, Vol. XC/2, mai 2004, p. 167-186.

BIALUSCHEWSKI, Arne, « Black people under the Black flag piracy and slave trade on the west coast of Africa, 1718-1723 », *Slavery & Abolition*, n° 29, 2008, p. 461-475.

BIALUSCHEWSKI, Arne, « Pirates, Slavers and the Ingenous Population in Madagascar, c. 1690-1715 », *The International Journal of African Historical Studies*, Vol. XXXVIII, n° 3, 2005, p. 401-425.

BIALUSCHEWSKI, Arne, « The Golden Age of Piracy, 1695-1725, a Reassessment », Luc François et Ann Katherine Isanes (dir.), *The Sea in European History*, Université de Pise, 2001, p. 229-236.

BIGARD, Louis, « L'organisation commerciale des corsaires au XVIIIe siècle », *Journal de la Marine marchande*, 7et 14 juill. 1927, p. 1041-1042 et p. 1082-1083.

BLACK, Clinton V., *Pirates of the West Indies*, Cambridge et New York, Cambridge University Press, 1989, 136 p.

BLACK, Jeremy, *The British Navy and the use of naval power in the XVIIIe*, Leicester, Leicester University Press, 1988, 273 p.

BLONDY, Alain, *L'Ordre de Malte au XVIIIe siècle. Des dernières splendeurs à la ruine*, Paris, Bouchêne, 2002, 523 p.

BONO, Salvatore, *Lumi e corsari. Europei e Maghreb nel Settecento,* Pérouse, Morlacchi, 2005, 313 p.

BOUBAKER, Sadok, « Négoce et enrichissement individuel à Tunis du XVIIe siècle au début du XIXe siècle », *Revue d'Histoire Moderne et Contemporaine*, n° 50/4, oct.-déc. 2003, p. 29-62.

BOUCHER, Philip P., *Cannibal Encounters : Europeans and Island Caribs, 1492-1763*, Baltimore, John Hopkins University Press, 1992, 217 p.

BOXER, Charles Ralph, *The Dutch Seaborne Empire, 1600-1800*, Londres, Penguin Books, 1965, 363 p.

BRADLEY, Peter T., « La Armada del Mar del Sur durante el siglo XVIII », *Derroteros de la Mar del Sur*, n° 4, 1996, p. 31-42.

BROMLEY, John Selwyn, « Prize Office and Prize Agency at Portsmouth, 1689-1748 », *Hampshire Studies*, J. Webb *et alii* (dir.), Portsmouth, 1981, p. 169-199.

BROMLEY, John Selwyn, « The Second Hundred Years War », D. Johnson *et alii* (dir.), *Britain and France : Ten Centuries*, Londres, 1980, p. 164-172.

BRUIJN, Jaap R., *The Dutch Navy of Seventeenth and Eighteenth Centuries*, Columbia South Carolina, University of South Carolina Press, 1993, 258 p.

BRUMMETT, Palmira Johnson, *Ottoman Seaopower and Levantine Diplomacy in the Age of Discovery*, Albany, State University of New York Press, 1994, 285 p.

BUCHET, Christian, « Aventuriers et découvreurs des Amériques », Philippe Masson et Michel Vergé-Franceschi (dir.), *La France et la Mer au siècle des grandes découvertes*, Paris, Tallandier, 1993, p. 192-208.

BUCHET, Christian, *La Lutte pour l'espace Caraïbe et la façade atlantique de l'Amérique centrale et du Sud (1672-1763)*, Thèse de Doctorat, Paris, Librairie de l'Inde, 1991, 2 vol, 1297 p.

BUFFET, Henri François, « La fin du pirate Edward Congdon », *Bulletin et Mémoires de la Société archéologique d'Ille-et-Vilaine*, t. LXXVIII, 1974, p. 5-8.

BURG, Barry Richard, « Legitimacy and Authority : A Case Study of Pirate Commanders in the Seventeenth and Eighteenth Centuries », *The American Neptune*, n° 37, 1977, p. 40-49.

BUTEL, Paul, « La guerre maritime vue de Bordeaux et de Saint-Domingue au XVIIIe siècle », *Guerre et Paix 1660-1815, Journées franco-anglaises d'Histoire de la Marine, à la Corderie royale de Rochefort* mars 1986, Vincennes, SHM, 1987, p. 297-310.

CABANTOUS, Alain, « Mutins et pilleurs d'épaves : une autre race de pirates ? », Gérard A. Jaeger (dir.), *Vues sur la piraterie*, Paris, Tallandier, 1992, p. 142-142.

CABANTOUS, Alain, *Dix mille marins face à l'océan*, Paris, Publisud, 1991, 672 p.

CABANTOUS, Alain, *La Vergue et les Fers*, Paris, Tallandier, 1984, 250 p.

CABANTOUS, Alain, *Les côtes barbares. Pilleurs d'épaves et sociétés littorales en France (1680-1830)*, Paris, Fayard, 1993, 311 p.

CALANCA, Paola, *Piraterie et contrebande au Fujian : l'administration chinoise face aux problèmes d'illégalité maritime (XVIIe début XIXe siècle)*, thèse de doctorat, EHESS, Paris, 1999, 2 vol., 612 p.

CARRIÈRE, Charles, *Négociants marseillais au XVIIIe siècle. Contribution à l'étude des économies maritimes*, 2 volumes, Marseille, Institut historique de Provence, 1973, 1111 p.

CARTER, Alice, « The Dutch Privateering Arm in mid-and-late eighteenth century », *Course et Piraterie, XVe colloque de la Commission internationale d'Histoire maritime*, San Francisco, août 1975, Paris, CNRS, 1975, p. 441-452.

CHAPIN, Howard M., *Privateering in King George's War, 1739-1748*, Providence, Rhode Island Historical Society, 1928.

COCHRAN, Hamilton, *Pirates of the Spanish Main*, New York, American Heritage Publishing, 1961.

COINDREAU, Roger, *Les corsaires de Salé*, Paris, La Croisée des Chemins, 2006, 243 p.

CORRE, Dr A., « Un corsaire brestois sous Louis XV », *Bulletin de la Société archéologique du Finistère*, t. XXII, 1895, p. 334-368.

CROWHURST, Patrick, « Bayonne privateering 1744-1763 », *Course et Piraterie, XVe colloque de la Commission internationale d'Histoire maritime*, San Francisco, août 1975, Paris, CNRS, 1975, p. 453-468.

CRUZ BARNEY, Oscar, « En torno al corso español en Indias », *Derroteros del Mar del Sur*, n° 7, 1999, p. 1-12.

CULLEN, Louis, « Ireland and Irishmen in eighteenth-century privateering », *Course et Piraterie, XVe colloque de la Commission internationale d'Histoire maritime*, San Francisco, août 1975, Paris, CNRS, 1975, p. 469-486.

CULLEN, Louis, « Privateers fitted out in Irish Ports in the Eighteenth Century », *Irish Sword*, Vol. III, 1957-1958, p. 170-177.

CUNDALL, Frank, *The Governors of Jamaica in the First Half of the Eighteenth Century*, Londres, The West India Committee, 1937.

DANTZIG, Albert Van, *Les Hollandais sur la côte de Guinée à l'époque de l'essor de l'Ashanti et du Dahomey 1680-1740*, Paris, Société française d'Histoire d'Outre-Mer, 1980, 327 p. (B)

DARSEL, Joachim, « La vie maritime sur les côtes du Léon sous l'Ancien Régime », *Bulletin de la Société archéologique du Finistère*, 1976, t. 104, p. 163-198.

DARSEL, Joachim, « Quelques dessous de la guerre de course et des armements neutres », *Bulletin de la Société archéologique du Finistère*, 1963, t. 88, p. 15-34.

DAVANSANT, Frédéric, *Justice et criminalité maritime au dernier siècle de l'Ancien Régime - La jurisprudence pénale des sièges d'amirauté établis en Bretagne (1679-1791)*, thèse de Droit, Centre d'Histoire du Droit de l'Université de Rennes I, Rennes, 2003, 472 p.

DEGROOT, Alexander H., « Ottoman North Africa and the Dutch Republic in the seventeenth and eighteenth centuries », *Revue de l'Occident Musulman et de la Méditerranée*, 1985, n° 39/1, p. 131-147.

DESCHAMPS, Hubert, *Les pirates à Madagascar aux XVIIe et XVIIIe siècles*, Paris, Berger-Levrault, 1972, 221 p.
DILLON, Richard H., « The last Plan to seize the Manila Galeon », *The Pacific Historical Review*, Vol. XX, n° 2, mai 1951, p. 123-125.
DOW, George Francis et EDMONDS John Henry, *The Pirates of the New England Coast, 1630-1730*, Salem, Massachusetts, Marine research society, 1923, 394 p.
DUMAS, Auguste, « Le conseil des prises sous l'Ancien Régime XVIIe et XVIIIe siècles », thèse de l'école des chartes, *Nouvelles revue historique de droit français et étranger*, t. 29, 1905, p. 317-377, p. 477-522 et 613-678.
EARLE, Peter, *Sailors : English Merchant Seamen, 1650-1775*, Londres, Methuen, 1998, 259 p.
FARGANEL, Jean-Pierre, « Corsaires du XVIe au XVIIIe siècle vus par les Français établis au Levant », Gilbert Buti (dir.), *Corsaires et forbans en Méditerranée XIVe-XXIe siècle*, Paris, Riveneuve éditions, 2009, p. 161-174.
FEDOZZI, Giuseppe, *La pirateria in Liguria. I corsari turchi e barbareschi*, Imperia, 1988.
FILIPINI, Jean-Pierre, *Il porto di Livorno e la Toscana (1676-1814)*, 3 volumes, Naples, ESI, 1993.
FISH, Stuyvesant, « Privateering in New York under George II, 1758-1760 », New York *Historical Society Quartely Bulletin*, Vol. XXIX, 1945, p. 161-171.
FLEURY, Georges, *Le corsaire : histoire de Georges Pléville de Pelley 1726-1805*, Paris, Flammarion, 2000, 340 p.
FOX, Dixon Ryan, « Foundations of West India Policy », *Political Science Quartely*, Vol. XXX, n° 4, déc. 1915, p. 661-672.
FROSTIN, Charles, « La piraterie américaine des années 1720 vue de Saint-Domingue ; répression, environnement et recrutement », *Cahiers d'Histoire*, t. XXV, 1980, p. 177-210.
FROSTIN, Charles, « Les forbans de Saint-Domingue au début du XVIIIe. Piraterie en Mer des Antilles », *Nouvelle revue maritime*, 1980 et 1981, n° 358, p. 82-91 & n° 359, p. 78-88.
GIANI, M., « La Guerra di corsa fra Genovesi e Corsi nelle acque di Livorno (1767-1768) », *Bollettino Storico Livornese*, n° 4, 1940, p. 243-259.
GINIO, E., « Piracy and Redemption in the Aegean Sea during the first half of the Eighteenth Century », *Turcica*, Vol. XXXIII, 2001, p. 135-147.
GOOCH, Steve, *The women pirates, Ann Bonney and Mary Read*, Londres, Pluto Plays, 1978.
GOSLINGA, Cornelis, *The Dutch in the Caribbean and in the Guianas 1680-1791*, Maastricht, Assen, 1990, 712 p.
GOURON, Marcel, *L'Amirauté de Guienne depuis le premier Amiral anglais en Guienne jusqu'à la Révolution*, Paris, Librairie du Recueil Sirey, 1938, XLIV-556 p.
GRAHAM, Eric J., *A maritime history of Scotland 1650-1790*, East Linton, Tuckwell Press, 2002, 368 p.
GRAHAM, Eric J., *Seawolves : pirates and the Scots*, Edimbourg, Birlinn Limited, 2005, 223 p.
GREY, Charles, *Pirates of the Eastern Seas, 1618-1723*, S. Low, Marston & Co, 1933, reprint Kennikat Press, 1971.
GROSE, Clyde L., « England and Dunkirk », *The American Historical Review*, Vol. XXXIX, n° 1, oct. 1933, p. 1-27.
HARMAN, Joyce E., *Trade and Privateering in Spanish Florida, 1732-1763*, St. Augustine, St. Augustine Historical Society, 1969.
HART, Marjolein, « Kaapvaart en staatsmacht : dilemna's van de geprivatiseer de oorlogvoering op zee », *De Zeventiende Eeuw*, n° 13, 1997, p. 425-437.

HAUDRÈRE, Philippe, « Pirates européens dans l'océan Indien (1690-1730) », Rochefort, *Publication du Centre d'études rochefortaises maritimes atlantiques*, t. 28 Les pirates, 2012, p. 33-55.

HEMPHILL, John M., « Freight Rates in the Maryland Tobacco Trade, 1705-1762 », *Maryland Historical Magazine*, Vol. LIX, 1959, p. 36-58 et p. 154-187.

HILDNER, Ernest G., « The Rôle of the South Sea Companu in the Diplomacy Leading to the War of Jenkins'Ear, 1729-1739 », *Hispanic American Historical Review*, Vol. XVIII/3, août 1938, p. 322-341.

HILL, Christopher, « Des pirates radicaux ? », *L'aventure de la flibuste, actes du colloque de Brest*, Paris, Hoëbeke, 2002, p. 13-50.

HILL, Richard, *The Picaroons, or One Hundred and Fifty Years Ago*, New York, 1869, reprint 1971.

HUGHSON, Shirley, *The Carolina Pirates and Colonial Commerce, 1670-1740*, Baltimore, John Hopkins University Studies in Historical and Political Science, XII, 1894.

JACQ, Jean-François, *L'âge d'or des corsaire, 1643-1815 : Morlaix, Paimpol, Bréhat, Binic*, Rennes, Apogée, 2011, 253 p.

JACQUIN, Philippe, « L'âge d'or de la grande piraterie », Gérard A. Jaeger (dir.), *Vues sur la piraterie*, Paris, Tallandier, 1992, p. 118-131.

JAMIESON, Alan G., « The Return to Privateering : Channel Island Privateers, 1739-1783 », *A People of the Sea : The Maritime History of the Channel Islands*, Londres, Methuen, 1986, p. 148-172.

JOHN, Arthur H., « War and the English Economy, 1700-1763 », *Economic History Review*, Vol. VII/3, 2e série, 1955, p. 329-345.

KEMP, Peter and LLOYD Christopher, *Brethren of the Coast : The British and French Buccaneers in the South Seas*, Londres, Heinemann, 1960.

KLOOSTER, Wim, « La relation complexe entre la guerre et la contrebande dans l'Amérique atlantique », *Guerre et Économie dans l'espace atlantique du XVIe au XXe siècle*, Bordeaux, PUB, 2006, p. 395-408.

KLOOSTER, Wim, « Transnationalism Beyond the Line, 1655-1763 », 19th *International Congress of Historical Sciences*, Oslo, août 2000, session Région et régionalisation, 20 p.

KONSTAM, Angus, *Scourge of the Seas Buccaneers, Pirates and Privateers*, Oxford, Oxford Osprey Publishing, 2007, 240 p.

KUNSCH OELKERS, Adolfo, « Convoyes de galeones entre Espana, Nuava Espana y Tierra Firme », *Actas del VI Simposium de Historia Maritima y Naval Iberoamericana*, Lima, IEHMP, 2003, p. 55-70.

LABAT SAINT-VINCENT, Xavier, « La guerre de course et ses effets sur le commerce en Méditerranée au cours des guerres de Sept ans et d'Indépendance américaine : l'exemple de Malte », Antoine-Marie Graziani et Michel Vergé-Franceschi (dir.), *La guerre de course en Méditerranée (1515-1830)*, PU Paris IV - Ajaccio, Paris, 2000, p. 159-179.

LAGARRIGUE, Christiane, « Pierre Morpain, corsaire – capitaine de port de l'île Royale (1686-1749) », *Société Historique Acadienne*, n° 33, 2002, p. 41-55.

LE BOURDELLÈS, « Un jeune matelot bigouden otage de corsaires jersyais (1744-1748) », *Bulletin de la Société archéologique du Finistère*, t. XLVI, 1919, p. 168-171.

LE BRIS, Michel et SERNA Virginie (dir.), *Pirates & flibustiers des Caraïbes*, catalogue de l'exposition de l'abbaye de Daoulas et du musée de la Marine, Paris, Hoëbeke, 2001, 214 p.

LEAMON, James S., « Governor Flecher's Recall », *The William and Mary Quartely*, 3e série, Vol. XX, n° 4, oct. 1963, p. 527-542.

LEE, Robert E., *Blackbeard the Pirate : A Reappraisal of his Life and Times*, North Carolina, Winston-Salem, 1974.

LEMAY-RONCATO, Jeannine, *La guerre de course à Saint-Malo pendant les guerres de Louis XV*, thèse de l'École des Chartes, 1948, 352 p.

LESPAGNOL, André, « La course comme mode d'entrée dans les trafics internationaux : réalités et limites », trad. « El commerç alternativ : corsarismo e contraban », *actes*, Palma de Majorque, 1991.

LESPAGNOL, André, « Or brésilien & convoitises européennes dans le premier quart du XVIIIe siècle : course, interlope et commerce légal », *Le Brésil, l'Europe et les équilibres internationaux XVIe-XXe siècles*, Paris, PUPS, 1999, p. 133-148.

LO BASSO, Luca, *Uomini da remo. Galee et galeotti del Mediterraneo in eta moderna*, Milan, Seleni, 2004, 515 p.

LOOSLEY, Allyn C., « The Puerto Bello Fairs », *The Hispanic American Historical Review*, n° 13/3, 1933, p. 314-335.

LÓPEZ NADAL, Gonçal, « Contribution à l'étude du revenu dans un système commercial maritime non conventionnel : la course européenne en Méditerranée durant les XVIIe et XVIIIe siècles », *Studia Historiae Oeconomicae*, Vol. XX, Poznan, 1993, p. 119-129.

LUCENA SALMORAL, Manuel, *Piratas, bucaneros, filibusteros y corsarios en America : perros, mendigos y otros malditos des mar*, Madrid, Editorial Mapfre, 1994, 313 p.

LYDON, James G., « Captain John Douglas and the *Blue Dove* », *The New England Quartely*, Vol. XXXVIII, n° 1, mars 1965, p. 54-64.

LYDON, James G., « Privateering becomes a business : New York in mid-eighteenth century », *Course et Piraterie, XVe colloque de la Commission internationale d'Histoire maritime*, San Francisco, août 1975, Paris, CNRS, 1975, p. 487-510.

LYON, Eugene, « Track of the Manilla Galleons », *National Geographic*, n° 178, 1990, p. 5-37

MARSTERS, Roger, *Bold privateers : terror, plunder and profit on Canada's Atlantic Coast*, Halifax, Formac Publishing, 2004, 128 p.

MARTIN-CORRALES, Eloy, « Aproximación al estudio del corsarismo español en el litoral norteafricano en el XVIIIes. », *Aldaba*, n° 9, 1987, p. 25-39.

MASSON, Paul, *Histoire du commerce français dans le Levant au XVIIe siècle,* Paris, Hachette, 1897, XXXIII-533 p.

MASSON, Paul, *Histoire du commerce français dans le Levant au XVIIIe siècle,* Paris, Hachette, 1911, 678 p.

MAUPASSANT, Jean de « Le corsaire La Giraudais à Bordeaux (1756-1762) », *Revue historique de Bordeaux*, 1922, p. 257-272.

MAUPASSANT, Jean de, « Les armateurs bordelais au XVIIIe siècle. Le corsaire le *Pantalon* et la prise l'*Apparence* (1761-1762), *Revue philomatique de Bordeaux et du Sud-Ouest*, juill.-août 1912, n° 4.

MAY, W. E., « Captain Charles Hardy on the Carolina Station, 1742-1744 », *South Carolina Historical Magazine*, Vol. LXX, 1969, p. 1-19.

MAY, W. E., « Captain Frankland's *Rose* » », *American Neptune*, Vol. XXVI, 1966, p. 37-62.

MAY, W. E., « His Majesty's Ships on the Carolina Station », *South Carolina Historical Magazine*, Vol. LXXI, 1970, p. 162-169.

MAZIANE, Leila, « Les Marocains et la course aux XVIIe et XVIIIe siècles », Gilbert Buti (dir.), *Corsaires et forbans en Méditerranée XIVe-XXIe siècle*, Paris, Riveneuve éditions, 2009, p. 197-212.

MAZIANE, Leïla, *Salé et ses corsaires (1666-1727) un port de course marocain au XVIIe siècle*, Caen et Rouen, Presses Universitaires de Caen et de Rouen, 2007, 366 p.

McNEILL, John Robert, *Atlantic Empires of France and Spain: Louisbourg and Havana 1700-1763*, Chapel Hill and Londres, The University of North Carolina Press, 1985, 329 p.

MEROUCHE, Lemnouar, *Recherches sur l'Algérie à l'époque ottomane: la course, mythes et réalités*, Saint-Denis, Bouchine, 2007, 353 p.

MEYER, Jean, « Les problèmes de personnel de la marine de guerre française aux XVIIe et XVIIIe siècles », Alain Lottin *et alii* (dir.), *Revue du Nord*, n° 1 spécial *: Les Hommes et la Mer dans l'Europe du Nord-Ouest de l'Antiquité à nos jours*, 1986, p. 107-123.

MIDDLETON, R., *The Bells of Victory. The Pitt-Newcastle Ministry and the Conduct of the Seven Years War, 1757-1762*, Cambridge, 1985, 251 p.

MINCHINTON, Walter E., « Piracy and Privateering in the Atlantic 1713-1776 », *Course et Piraterie, XVe colloque de la Commission internationale d'Histoire maritime*, San Francisco, août 1975, Paris, CNRS, 1975, p. 299-330.

MOORE, John Robert, « Defoe, Stevenson, and the Pirates », *ELH: A Journal of English Literary History*, n° 10, 1943, p. 35-60.

MÜLLER, Leos, *Consuls, Corsairs, and Commerce. The Swedish Consular Service and Long-Distance Shipping, 1720-1815*, Uppsala, Uppsala University, Studia Historica Upsaliensia, 2004, 213 p.

MUNRO, Lucy, « Virolet and Martia the Pirate's Daughter: Gender and Genre in Fletcher and Massinger's *The Double Marriage* », Claire Jowitt (dir.), *Pirates? The Politics of Plunder, 1550-1650*, Houndmills, Palgrave Macmillan, 2007, p. 118-134.

NICHOLS, George E., « Notes on Nova Scotian Privateers », *Collection of the Nova Scotia Historical Society*, Vol. XIII, 1908, p. 111-152.

OTERO LAMA, Enrique, « El corso maritimo espanol y sus limitaciones bélicas », *Actas del VI Simposium de Historia Maritima y Naval Iberoamericana*, Lima, IEHMP, 2003, p. 383-398.

OTERO LAMA, Enrique, « El curioso diaro de navegación del corsario Juan Pedro Cruz de Belefonte », *Revista de Historia naval*, n° 83/4, 2003, p. 7-21.

OTERO LAMA, Enrique, « Los elementos de la guerra de corso », *Revista Naval*, Club Naval, Montevideo, n° 32, nov 1998, p. 67-78.

OTERO LANA, Enrique, « El problema de la indisciplina en las tripulaciones de los corsarios españoles », *Derroteros de la Mar del Sur*, n° 6, 1998, 8 p.

OTERO LANA, Enrique, « La intervención de Carlos III en la guerra de los siete años: la acción de los corsarios Españolas », *Revista de Historia Naval*, n° 17, 1999, p. 79-91.

PANZAC, Daniel, « Course et diplomatie. Les provinces ottomanes du Maghreb et l'Europe (XVIIe-XVIIIe siècles) », *Course et Djihâd maritime, Maroc-Europe*, Vol. XI, 1997-1998, p. 139-153.

PARRY, Dan, *Blackbeard the Real Pirate of the Caribbean*, Londres, National Maritime Museum, 2006, 191 p.

PÉRET, Jacques, *Naufrages et pilleurs d'épaves sur les côtes charentaises aux XVIIe et XVIIIe siècles*, La Crèche, Geste éditions, 2004, 263 p.

PÉREZ TURRADO, Gaspar, *Las armadas españolas de Indias*, Madrid, Mapfre, 1992, 303 p.

PÉROTIN-DUMON, Anne, « Cabotage, Contraband and Corsairs: The Port Cities of Guadeloupe and their Inhabitants (1650-1800) », *Atlantic Port Cities. Economy, Culture and Society in the Atlantic World, 1650-1850*, Knoxville, University of Tennessee Press, 1991, p. 58-86.

PFISTER-LANGANAY, Christian, « La guerre de Succession d'Autriche et les capitaines dunkerquois: un accélérateur de promotion sociale », *Guerre et Économie dans l'espace atlantique du XVIe au XXe siècle*, Bordeaux, PUB, 2006, p. 43-62.

PIÉDALUE, Gilles, « Épisodes corsaires en Nouvelle-France : études préliminaires des aspects sociaux et politiques, 1688-1762 », *Bulletin d'Histoire politique*, n° 7/1, 1998, p. 66-84.

PINELLI, L., *Un corsaro sardo, re d'Algeri*, Sassari, 1972.

PITMAN, Frank Wesley, *The development of the British West Indies, 1700-1763*, New Haven, Londres et Oxford, Yale University Press et Oxford University Press, 1917, 495 p.

PLANAS, Natividad, « Un limes de la chrétienté à l'époque moderne : les îles Baléares », *Méditerranée mer ouverte*, Christiane Villain-Gandossi *et alii* (dir.), Malte fond. int., Universités de Montpellier et d'Aix, 2 vol., 1997, p. 489-502.

PLATT, Virginia Bever, « The East India Company and the Madagascar Slave Trade », *The William and Mary Quarterly*, Vol. XXVI/4, oct. 1969, p. 548-577.

POOLMAN, Kenneth, *The* Speedwell *voyage : a tale of piracy and mutiny in the eighteenth century*, Annapolis (MD), Naval Institute Press, 1999, 190 p.

RABAN, Peter, « Channel Island Privateering, 1739-1763 », *International Journal of Maritime History*, Vol. I, 1989, n° 2, p. 287-299.

RANKIN, Hugh F., *The Golden Age of Piracy*, New York, Holt, Rinehart ans Winston, 1969.

REDIKER, Marcus et LINEBAUGH Peter, *L'hydre aux mille têtes. L'histoire cachée de l'Atlantique révolutionnaire*, Paris, éd. Amsterdam, 2008, 520 p.

REDIKER, Marcus, « Hydrarchy and Libertalia : The Utopian Dimensions of Atlantic Piracy in the Early Eighteenth Century », David Starkey (dir.), *Pirates and Privateers. New Perspectives on the War on Trade in the Eighteenth and Nineteenth Centuries*, Devon, University of Exeter Press, 1997, p. 29-46.

REDIKER, Marcus, « Du marin comme pirate : pillage et banditisme social en mer », *L'aventure de la flibuste, actes du colloque de Brest*, Paris, Hoëbeke, 2002, p. 51-96.

REDIKER, Marcus, « Under the Banner of King Death : the Social World of Anglo-American Pirates, 1716 to 1726 », *The William and Mary Quartely*, 3rd series, Vol. XXXVIII/2, avril 1981, p. 203-227.

REDIKER, Marcus, « When Women Pirates Sailed the Seas », *Wilson Quartely*, Vol. XVII, 1993, n° 4, p. 102-110.

REDIKER, Marcus, *Between the Devil and the Deep Blue Sea, Merchant Seamen, Pirates and the Anglo-American maritime world 1700-1750*, Cambridge et New York, Cambridge University Press, 2004, XIV-322 p. Édité en français sous le titre : *Les forçats de la mer. Marins, marchands et pirates dans le monde anglo-américain (1700-1750)*, Paris, Libertalia, 2010, 455 p.

REDIKER, Marcus, *Pirates de tous les pays*, trad. de l'anglais, Paris, Libertalia, 2004, 285 p.

REINDERS FOLMER, Corrie, « The Organization of a Privateering Expedition by the Middelburgse Commercie Compagnie, 1747-1748 », David Starkey (dir.), *Pirates and Privateers. New Perspectives on the War on Trade in the Eighteenth and Nineteenth Centuries*, Devon, University of Exeter Press, 1997, p. 171-185.

RICHMOND, H.W., *The Navy in the War of 1739-1748*, Cambridge, 1920, 3 vol.

RIGAUD, Philippe, « E per que sias avisas… Craintes et alarmes sur les côtes de Provence (XIVe-XVIIIe siècles », Gilbert Buti (dir.), *Corsaires et forbans en Méditerranée XIVe-XXIe siècle*, Paris, Riveneuve éditions, 2009, p. 77-90.

RISSO, Patricia, « Cross Cultural Perceptions of Piracy : Maritime Violence in the Western Indian Ocean and Persia Gulf Region during a Long Eighteenth Century », *Journal of World History*, Vol. XII, n° 2, 2001, p. 293-319.

RODGER, Nicolas Andrew, « The West Indies in eighteenth century British Naval Strategy », Paul Butel et Bernard Lavallé (dir.), *L'espace caraïbe : théâtre et enjeu des luttes impériales XVIe-XIXe siècle*, Actes du colloque international de Talence, Bordeaux, CHEA, 1996, p 39-60.
ROGERS, Bertram M. H. « The Privateering Voyages of the *Tartar* of Bristol », *Mariner's Mirror*, n° 17, 1931, p. 236-243.
ROGERS, Bertram M. H. « Woodes Rogers's Privateering Voyage of 1708-1711 », *Mariner's Mirror*, n° 19, 1933, p. 196-211.
ROGOZINSKI, Jan, *A Brief History of the Caribbean : from the Arawak and Carib to the Present*, New York, A Plume Book, 2000, 415 p.
ROLE, Raymond E., « Sir Robert Dudley, Duke of Northumberland », *History Today*, n° 53/3, mars 2003, p. 31-37.
ROMAN, Alain, « Pierre-Jacques Meslé de Grandclos, armateur et négociant malouin 1728-1806 », *Annales de la Société d'Histoire et d'Archéologie de l'Arrondissement de Saint-Malo*, 1991, p. 285-303.
ROSS, H, « Some notes on the pirates and slavers around Sierra Leone and the West Coast of Africa 1680-1723 », *Sierra Leone Studies*, Vol. XI, 1928, p. 16-53.
RUSSEL, Phillip, *John Paul Jones : Man of Action*, New York, Blue Ribbo Books, 1930, 314 p.
SANDERS, G. Earl, « Counter-Contraband in Spanish America : Handicaps of the Governors in the Indies », *The Americas*, Vol. XXXIV, n° 1, juill. 1977, p. 59-80.
SCHNAKENBOURG, Christian, *L'Amirauté de France à l'époque de la monarchie administrative (1669-1792)*, thèse de doctorat en histoire du droit, Paris II, 1975, 2 vol., 323 et 328 p.
SCHWEIKART, Larry and BURG Barry Richard, « Stand by to Repel Historians : Modern Scholarship and Caribbean Pirates, 1650-1725 », *Historian*, n° 46/2, fév. 1984, p. 219-234.
SECHREST, Larry J., « Privateering and National Defense : Naval Warfare for Private Profit », Sul Ross State University Alpine, Texas, avril 2000, 35 p.
SEE, Henri, « The Ship-Owners of Saint Malo in the Eighteenth Century », *Bulletin of the Business Historical Society*, Vol. II, n° 4, juin 1928, p. 3-9.
SHARP, Morrison, « Leadership and Democracy in the Early New England System of Defense », *The American Historical Review*, Vol. L/2, janv. 1945, p. 244-260.
SHERRY, Frank, *Raiders & Rebels : The Golden Age of Piracy*, New York, Hearst Marine Books, 1986.
SIMPSON, Michael « Dix rôles d'armement en course dunkerquois du XVIIIe siècle », *Revue de la Société Dunkerquoise d'Histoire et d'Archéologie*, n° 39, 2006, p. 45-116.
SIMPSON, Michael et DUFLESSELLES Alain, « Cinq nouveaux rôles d'équipages corsaires dunkerquois du XVIIIe siècle », *Revue de la Société Dunkerquoise d'Histoire et d'Archéologie*, n° 40, 2008, p. 321-344.
SIMPSON, Michael et DUFLESSELLES Alain, « Deux nouveaux rôles d'équipages corsaires dunkerquois du XVIIIe siècle », *Revue de la Société Dunkerquoise d'Histoire et d'Archéologie*, n° 41, 2008, p. 73-95.
SMITH, Simon, « Piracy in Early British America », *History Today*, n° 46, mai 1996, p. 29-37.
STARKEY, David J, « The Economic and Military Signifiance of British Privateering 1702-1783 », *Journal of the Transport History*, Vol. IX, 1988, n° 1, p. 50-59.
STARKEY, David J., *British Privateering Enterprise in the Eighteenth-Century*, Exeter, University of Exeter Press, 1990, 344 p.
STÉNUIT, Marie-Ève, « La piraterie, une affaire de femmes », Gérard A. Jaeger (dir.), *Vues sur la piraterie*, Paris, Tallandier, 1992, p. 153-166.

SWANSON, Carl E., « American Privateering and Imperial Warfare, 1739-1748 », *William and Mary Quartely*, Vol. XLII/3, 1985, p. 357-382.
SWANSON, Carl E., « Privateering in Early America », *International Journal of Maritime History*, Vol. I, 1989, p. 253-278.
SWANSON, Carl E., « The Profitability of Privateering : Reflections on British Colonial Privateers during the War of 1739-1748 », *American Neptune*, Vol. XLII, 1982, p. 36-56.
SWANSON, Carl E., *Predators and Prizes : American privateering and imperial warfare 1739-1748*, Columbia, University of South Carolina Press, 1991, 299 p. (P)
THOMAS, Philip, « Piracy, privateering and the United States of the Netherlands », *Revue internationale des droits de l'Antiquité*, t. L, 2003, p. 361-381.
THOMAS-LACROIX, P., « La guerre de course dans les ports des amirautés de Vannes et de Lorient 1744-1783 », *Mémoires de la Société d'Histoire et d'Archéologie de Bretagne*, t. XXVI, Rennes, Plihon, 1946, p. 159-215.
THOMSON, P. A. B., « Jean-François Hodoul, Corsair of the Indian Ocean », *Mariner's Mirror*, n° 83, 1997, p. 310-317.
THROWER, Norman J. W., « The Lure of the Prize : the British pursuit of the Spanish treasure galleons », *Mercator's World*, n° 8/2, 2003, p. 20-27.
TOUSSAINT, Auguste et PITOT Robert, *Avant Surcouf : corsaires en océan Indien au XVIIIe siècle*, Aix-en-Provence, PUP, 1989, 309 p.
TRASSELLI, C., « Naufragi, pirateria et doppio giuico », *Le genti del Mare Mediterraneo*, Naples, 1981, p. 499-510.
TURBET-DELOF, Guy, *L'Afrique Barbaresque dans la littérature française aux XVIe et XVIIe siècles*, Genève et Paris, Droz, 1973, 407 p.
TURLEY, Hans, « Piracy, Identity, and Desire in Captain Singleton », *Eighteenth-Century Studies*, Vol. XXXI, n° 2, 1997, p. 199-214.
VASQUEZ DE ACUNA Y GARCIA DEL POSTIGO, Isidoro, « Los navegantes franceses en Chile (1695-1727), *Boletin de la Academia Chilena de la Historia, Academia Chilena de la Historia*, Santiago, n° 110, 2000/2001, p. 217-254.
VASSALLO, Carmel, *Corsairing to commerce : maltese merchants in XVIII century Spain*, Malte, Malta University Publishers, 1997, XXVII-378 p.
VELASQUEZ, Rolando, « La Historia y el Mar : Bucaneros, Piratas, Filibusteros : su Diferenciación y Transiciones », *Cultura* (San Salvador), n° 11, 1956, p. 7-12.
VIGNOLS, Léon, « L'institution des engagés (1626-1774) », *Revue d'histoire économique et sociale*, janv. 1928, p. 12-45.
VIGNOLS, Léon, « La piraterie sur l'Atlantique au XVIIIe siècle, notamment dans ses rapports avec le commerce breton », *Annales de Bretagne*, nov. 1889, Rennes, Oberthur, p. 190-261 et p. 337-385.
VILLIERS, Patrick, « La course en Martinique et en Guadeloupe pendant la guerre de Succession d'Autriche », Paul Butel (dir.), *Commerce et plantation dans la Caraïbe XVIIIe-XIXe siècle*, Bordeaux, 1992, coll. De la Maison des Pays Ibériques, n° 52, p. 45-65.
VILLIERS, Patrick, « La législation de la course dans l'Ordonnance de la Marine de 1681 », *Actes du Colloque René-Josué-Valin*, La Rochelle, *Revue de la Saintonge et de l'Aunis*, t. 27, 2001, p. 205-228.
VILLIERS, Patrick, « Le Havre, port de guerre au XVIIIe siècle », *Les ports normands, un modèle ?*, Colloque de Rouen, PU Rouen, 1998, p.

VILLIERS, Patrick, « Regards sur l'économie de la piraterie et de la course aux Antilles et dans le Ponant de Louis XIV à Louis XVI », Gérard A. Jaeger (dir.), *Vues sur la piraterie*, Paris, Tallandier, 1992, p. 167-179.

VILLIERS, Patrick, *Marine Royale, corsaires et trafic dans l'Atlantique de Louis XIV à Louis XVI*, Dunkerque, Société Dunkerquoise d'Histoire et d'Archéologie, 1991, 2 vol., 828 p.

WATSON, Michael, « Judge Lewis Morris, the New York Vice-Admiralty Court and colonial privateering, 1739-1762 », *New York History*, n° 78, 1997, p. 117-146.

WEISS, Gillian, *Captives and Corsairs : France and slavery in the early modern Mediterranean*, Stanford, Stanford University Press, 2011, 389 p.

WILLIAMS, Glydwr, *Buccaneers, Explorers and Settlers : British Enterprise and Encounter in the Pacific, 1670-1800*, Aldershot, Ashgate, 2005, 300 p.

WILLIAMS, Neville, *Captains Outrageous : Seven Centuries of Piracy*, Londres, 1961, New York, 1962.

WILLIAMS, Neville, *Contraband cargoes : seven centuries of smuggling*, États-Unis, The Shoe String Press, 1961, 301 p.

WILSON, Peter Lamborn, *Piraten en hun utopia : Moorse zeerovers & Europese renegaten met Jan Jansz. Van Haarlem alias Murad Raïs*, Amsterdam, Pennenstreek, 2003, 196 p.

WOLF, John Baptist, *The Barbary coast : Algeria under the Turks*, New-York et Londres, Norton, 1979, 364 p.

WOODBURY, George, *The Great Days of Piracy in the West Indies*, New York, 1951, Londres, 1954.

ZAPATERO, Juan Manuel, « Las « flaves » fortificados de la America Hispana », *Militaria Revista de Cultura militar*, n° 1, 1989, p. 132-140.

ZAPATERO, Juan Manuel, « Las fortificaciones históricas de San Juan de Puerto Rico », *Militaria Revista de Cultura militar*, n° 1, 1989, p. 141-175.

ZELTNER, Jean- Claude, *Tripoli carrefour de l'Europe et des pays du Tchad, 1700-1795*, Paris, L'Harmattan, 1992, 301 p.

H. DE LA RÉVOLUTION À LA SUPPRESSION DE LA COURSE (environ 1780-1860)

ANTHONY, Robert J., « Sea bandits of the Canton delta 1780-1839 », *International Journal of Maritime History*, n° 17/2, 2005, p. 1-29.

ATHERN, Joseph James, « Prize rules : Civil War prize procedure in the Philadelphia Prize Court, 1861-1865 », *American Neptune*, n° 58, 1998, p. 343-352.

AUDRAN, Karine, « La course à Saint-Malo sous la Révolution et l'Empire. Les Dupuy-Fromy : une famille d'armateurs négociants malouins », *Neptunia*, n° 240, déc. 2005, p. 34-41.

BASDEVANT, Jules, « Deux conventions peu connues sur le droit de la guerre – États-Unis d'Amérique et Grande-Bretagne, 12 mai 1813 ; Colombie et Espagne, 26 novembre 1820 », *Revue générale du droit international public*, Paris, A. Pedone, 1914, p. 1-13.

BATTIS, Edward C., « The brig of *Mexican of Salem*, captured by pirates and her escape », *American Neptune*, n° 58, 1998, p. 263-273.

BELISSA, Marc, « La guerre de course et le droit des gens dans les débats parlementaires (1792-1793) », *Neptunia*, n° 209/1, 1998, p. 22-33.

BENAERTS, Louis, « Saint-Malo pendant le Consulat et l'Empire : les corsaires », *Annales de Bretagne*, t. XIV, 1898-1899, p. 367-403.

BENTON, Lauren, « Legal Spaces of Empire : Piracy and the Origins of Ocean Regionalism », *Society for Comparative Study of Society and History*, 2005, p. 700-724.

BERGEW, Nerway, « Belligerent Privateering and Danish-Norvegian Navigation south of the cap Finisterre 1793-1807 », *Course et Piraterie, XV*e *colloque de la Commission internationale d'Histoire maritime*, San Francisco, août 1975, Paris, CNRS, 1975, p. 584-631.

BLEMUS, René, *Les derniers corsaires de la Manche*, Rennes, Ouest-France, 1994, 168 p.

BONAFFINI, Giuseppe, « Corsari e schiavi siciliani nel Mediterraneo (Secoli XVIII-XIX) », *Cahiers de la Méditerranée*, Vol. LXV, déc. 2002.

BONIFACE, Louis, « Les Barbaresques sur les côtes méditerranéennes. Prise d'un bateau toscan par un chebec tunisien le 19 août 1780 », *Actes du 79*e *Congrès national des Sociétés savantes*, Paris, 1955, p. 75-84.

BONNEL, Ulane, « Apogée et déclin de la course en Atlantique : fin XVIII-XIXe siècle », *Course et Piraterie, XV*e *colloque de la Commission internationale d'Histoire maritime*, San Francisco, août 1975, Paris, CNRS, 1975, p. 512-554.

BONNEL, Ulane, « Course et piraterie en Atlantique au XIXe siècle : évolution et mélanges de genres », Gérard A. Jaeger (dir.), *Vues sur la piraterie*, Paris, Tallandier, 1992, p. 183-194.

BONNEL, Ulane, *La France les Etats-Unis et la guerre de course (1797-1815)*, Paris, Nouvelles Éditions Latines, 1961, 489 p.

BOTTIN, Michel, « La course sous pavillon de Savoie dans le golfe de Gênes en 1793 », *Rivista di Storia del diritto italiano*, Vol. LXVI, Rome, 1993, p. 75-107.

BOYER, Pierre, « Alger et les corsaires français, 1808-1814 » Jean-Louis Miège (dir.), *Navigations et migrations en Méditerranée*, Paris, CNRS, 1990, p. 377-408.

BRADLEE, Francis B. C., *Piracy in the West Indies and its Suppression*, 1923, reprint Rio Grande Press, 1990.

BRIANT, Robert, *Robert Surcouf : le corsaire invisible*, Paris, F Lanore, 2002, 206 p.

BUTEL, Paul, « L'armement en course à Bordeaux sous la Révolution et l'Empire », *Revue historique de Bordeaux*, t. XV, 1966, p. 17-64.

BUTLER, Lindley S, *Pirates, privateers and rebel raiders of the Carolina coast*, Londres, University of North Carolina Press, 2000.

CASSE, Michel, « La course à Bordeaux en 1793 : un état de la question », Silvia Marzagalli (dir.), *Bordeaux et la Marine de guerre XVII*e*-XX*e *siècles*, Presses Universitaires de Bordeaux, 2002, p. 125-153.

CASSE, Michel, « Les corsaires bordelais sous la Révolution et l'Empire », *Cahiers n° 3 du Conservatoire de l'Estuaire*, 1998, p. 91-104.

CÉLÉRIER, Marie-Christine, « Hippolyte Bouchard : corsaire ou pirate ? », Gilbert Buti (dir.), *Corsaires et forbans en Méditerranée XIV*e*-XXI*e *siècle*, Paris, Riveneuve éditions, 2009, p. 153-160.

CHARBONNEL, Nicole, *Commerce et course sous la Révolution et le Consulat à La Rochelle : autour de deux armateurs, les frères Thomas et Pierre -Antoine Chegaray*, Paris, PUF, 1977, 102 p.

CHARLES-ROUX, François, *France et Afrique du Nord avant 1830. Les précurseurs de la conquête*, Paris, F. Alcan, 1932, 749 p.

CONLIN, Dan, « Naval contributions of Nova Scotian Privateers 1793-1805 », Ottawa, Actes du Colloque d'Histoire militaire canadienne (mai 2000), Yves Tremblay (dir.), *Défense Nationale*, 2001, p. 83-93.

CONLIN, Dan, « Privateer entrepot : commercial militarization in Liverpool, Nova Scoatia, 1793-1805 », *The Northern Mariner*, n° 8/2, 1998, p. 21-38.

CONNELL-SMITH, Gordon, « Summary of the Julian Corbett Prize Essay, 1949 », *Bulletin of the Institute of the Historical Research*, Vol. XXIV, 1951, p. 82-84.

CORRE, Olivier, *La guerre de course durant la guerre d'Indépendance des États-Unis d'Amérique dans le ressort de l'amirauté de Morlaix*, maîtrise d'Histoire, Brest, 1990, 369 p.

CRATON, Michael, « The rôle of the Caribbean Vice Admiralty Courts in British Imperialism », *Caribbean Studies*, Vol. XI, 1971, p. 5-20.

CRATON, Michael, *A History of the Bahamas*, Londres, Collins, 1962, 320 p.

CRESPEL, Louis, *La jurisprudence française des prises maritimes au XIXe siècle*, thèse en sciences politiques et économiques, Dijon, 1910, 195 p.

CROWHURST, Patrick R., « Profitability in French Privateering, 1793-1815 », *Business History*, Vol. XXIV, 1982, p. 48-60.

CROWHURST, Patrick, « Experience, Skill and Luck : French Privateering Expeditions, 1792-1815 », David Starkey (dir.), *Pirates and Privateers. New Perspectives on the War on Trade in the Eighteenth and Nineteenth Centuries*, Devon, University of Exeter Press, 1997, p. 155-170.

CROWHURST, Patrick, « Guerre de course et privateering : vers une étude comparative », *Guerre et Paix 1660-1815, Journées franco-anglaises d'Histoire de la Marine, à la Corderie royale de Rochefort,* mars 1986, Vincennes, SHM, 1987, p. 311-322.

CROWHURST, Patrick, *The French War on Trade : privateering 1793-1815*, Londres, Scolar Press, 1989, 395 p.

CUMMING, William P., « The Turbulent Life of Captain James Wimble », *North Carolina Historical Review*, Vol. XLVI, 1969, p. 1-18.

DAVIS, William C., *The pirate Laffite : the treacherous world of the corsairs of the Gulf*, New York, Harcourt, 2005, 706 p.

DEARDEN, Seton, *A Nest of Corsairs : the fighting Karamânlis of the Barbary Coast*, Londres, John Murray, 1976, 331 p.

DELAYE, Marion, « L'utilisation du chebec dans la course méditerranéenne dans la première moitié du XIXe siècle. Mythe ou réalité ? », Gilbert Buti (dir.), *Corsaires et forbans en Méditerranée XIVe-XXIe siècle*, Paris, Riveneuve éditions, 2009, p. 59-76.

DESCOTTES, Dr Édouard, « Corsaires et pontons », *Annales de la Société archéologique*, Saint-Malo, 1965, p. 68-79.

DESJARDINS, Arthur, *La suppression de la course*, Institut de France, Paris, Firmin-Didot, 1883.

DROGUET, A., « Les corsaires de la République (1797-1800), d'après les archives du tribunal de commerce de Paimpol », *Mémoires de la Société d'Histoire et d'Archéologie de Bretagne*, t. LX, Rennes, 1983, p. 207-226.

DUPUY, Eugène, *Américains et Barbaresques (1776-1824)*, Paris, 1910.

DUTERTRE, Emmanuel, « Les marins étrangers à bord des corsaires boulonnais », *Bulletin de la Société académique de Boulogne-sur-Mer*, t. VI, Boulogne-sur-Mer, s.d., p. 370-379.

Échec à Nelson : Boulogne-sur-Mer, 16 et 28 Thermidor An IX, les corsaires boulonnais de la Révolution à l'Empire, Boulogne, Association Boulogne Culture Édition Expositions, 2001, 190 p.

EDGAR, Walter B., « Robert Pringle and his World », *South Carolina Historical Magazine*, Vol. LXXVI, 1975, p. 1-11.

FAIBISY, John D., *Privateering and Piracy. The Effects of New England Raiding upon Nova Scotia during the American Revolution, 1775-1783*, Ann Arbor, Michigan : University Microfilms, 1974.

FELDBAEK, Ole, « Privateers, Piracy and Prosperity : Danish Shipping in War and Peace, 1750-1807 », David Starkey (dir.), *Pirates and Privateers. New Perspectives on the War on Trade in the Eighteenth and Nineteenth Centuries*, Devon, University of Exeter Press, 1997, p. 227-244.

FONTENAY, Michel, « Dans le sillage de Bonaparte : une conspiration d'un corsaire natif du Cap corse contre l'occupation française de Malte », *Cahiers de la Méditerranée*, n° 57, déc. 1998, p. 153-172.

FUNCK-BRENTANO, Frantz, « La déclaration du Congrès de Paris de 1856 et son application dans les temps modernes », *Revue Générale de Droit International Public*, t. 1, 1894, p. 324-329.

GAIRAL, François « La course et les corsaires à propos du conflit hispano-américain », *Revue catholique des Institutions et du Droit*, t. 20, 1er sem., 1898, p. 522-547 et t. 21, 2e sem., 1898, p. 137-159 et 242-258.

GARITEE, Jérôme R., *The Republic's Private Navy : The American Privateering Business as Practiced by Baltimore during the War of 1812*, Middletown, Connecticut, Wesleyan University Press, 1977.

GIACOPINI, Giuliano, « La Luna Rossa di Giuseppe Bavastro 1760-1833 », Bologne, *Centro Studi Storico-Militari*, 2002.

GIANNETTO, F., « Aspetti della Guerra di corsa nel regno napoleonico d'Italia », *Clio*, n° 21, 1985, p. 607-628.

GIBBS, Joseph, *Dead men tell no tales : the lives and legends of the pirate Charles Gibbs*, Columbia, University of South Carolina Press, 2007, 211 p.

GOBERT, Christophe, « Équipages corsaires de Toulon pendant la guerre d'Indépendance d'Amérique », Gilbert Buti (dir.), *Corsaires et forbans en Méditerranée XIVe-XXIe siècle*, Paris, Riveneuve éditions, 2009, p. 91-106.

GOEBEL, Erik, « The Voyage of the *Bornholm* : Danish Convoy Service in the Caribbean, 1780-1781 », David Starkey (dir.), *Pirates and Privateers. New Perspectives on the War on Trade in the Eighteenth and Nineteenth Centuries*, Devon, University of Exeter Press, 1997, p. 245-264.

GUERRA, Sabrina, « Fighting Back British Privateers and the Loss of the *Leocadia*, Santa Elena, 1800 », *International Journal of Naval History*, Vol. VIII, août 2009, 15 p.

GUILLEMIN, René, *Corsaires de la République et de l'Empire*, Paris, France-Empire, 1982, 354 p.

GUTRIDGE, Anthony, « George Redmond Hulbert : prize agent at Halifax, Nove Scotia », *Mariner's Mirror*, n° 87, 2001, p. 30-42.

HARRISON ORIANS, G., « Lafitte : A Bibliographical Note », *American Litterature*, Vol. IX, n° 3, nov. 1937, p. 351-353.

HÉRUBEL, Michel, *Surcouf*, Paris, Perrin, rééd. 2005, 291 p.

HILLE, Jean-Marc Van, « Les débuts de la marine américaine 1775-1800 », *Chroniques d'Histoire maritime*, Paris, SFHM, n° 42, mars 2003, pp. 23-35.

HOPKINS, Fred, « For freedom and profit : Baltimore privateers in the War of South American Independance », *The Northern Mariner*, n° 18/3 et 4, 2008, p. 93-104.

HOWLAND, Henry R., « A British Privateer in the American Revolution », *The American Historical Review*, Vol. VII, n° 2, janv. 1902, p. 286-303.

HOYAU-BERRY, Anne, « Une source méconnue : les états de prises et rançons faites par les corsaires de Dunkerque durant la guerre d'Amérique », *Revue de la Société Dunkerquoise d'Histoire et d'Archéologie*, n° 39, 2006, p. 117-170.

JACQUIN, François, « La fin de la course barbaresque en 1830 », *Chroniques d'Histoire maritime*, RSFHM, n° 51, juin 2003, p. 12-33.

JAEGER, Gérard A., *Joseph Bavastro, corsaire de l'Empereur*, Paris, Picollec, 2002, 291 p.

JAMES, W. M., *The Naval History of Great Britain during the French Revolutionary and Napoleonic Wars*, Vol. I 1793-1796 (420 p.), Vol. II 1796-1799 (411 p.), Vol. III 1800-1805 (397 p.), Vol. IV 1805-1807 (390 p.), Vol. V 1808-1811 (424 p.), Vol. VI 1811-1827 (549 p.), Londres, Conway Maritime Press, 2002.

JAMIESON, Alan G., « American Privateers in the Leeward Islands, 1776-1778 », *American Neptune*, Vol. XLIII, 1983, p. 20-30.

JENKINS, H J K, « Privateers, Picaroons, Pirates : West Indies Commerces Raiders 1793-1801 », *Mariner's Mirror*, Vol. LXIII, 1987, p. 181-186.

JOYAU, J. P., *Les récits de deux anciens chirurgiens de corsaires de l'an 1800, les docteurs Cambray et Dunand,* Thèse en médecine, Nantes, 1982-1983.

KEITH, Wilbur C., *Pirates & Patriots of the Revolution : An Illustrated Encyclopedia of Colonial Seamanship*, Connecticut, Old Say Brook, 1973, The Globe Pequot Press, 1984.

KERT, Faye, « Privatewar, Public Service Maritime Canada's Private War of 1812 », Ottawa, Actes du Colloque d'Histoire militaire canadienne (mai 2000), Yves Tremblay (dir.), *Défense Nationale*, 2001, p. 94-102.

KERT, Faye, *Trimming Yankee sails : pirates and privateers of New Brunswick*, Fredericton, Goose Lane Editions, 2005, 105 p.

LA NICOLLIÈRE TEIJERO, Stéphane de, « Les corsaires nantais, guerre de l'Indépendance 1778-1783 », *Revue de Bretagne, de Vendée et d'Anjou*, t. XI, janv. 1894, p. 384-393.

LAFI, Nora, *Une ville du Maghreb entre Ancien Régime et Réformes ottomanes. Genèse des institutions municipales à Tripoli de Barbarie (1795-1911)*, Paris, L'Harmattan, 2002, 305 p.

LAFON, Jean-Marc, « Entre fortune de mer et hasards terrestres : la course française à Alméria (1800-1812) », Gilbert Buti (dir.), *Corsaires et forbans en Méditerranée* XIVe-XXIe *siècle*, Paris, Riveneuve éditions, 2009, p. 227-246

LAGET, Yves, « Corsaires improvisés ou l'affaire Cuzin, La Ciotat, 27 prairial an VII », Gilbert Buti (dir.), *Corsaires et forbans en Méditerranée* XIVe-XXIe *siècle*, Paris, Riveneuve éditions, 2009, p. 107-124.

LE BERGER CARRIÈRE, Jacques, « Alexandre-William Black, un corsaire américain au service de la France », *Revue historique des Armées*, Paris, sept. 1986, n° 3, p. 60-65.

LE GUELLAFF, Florence, *Armements en course et Droit des prises maritimes (1792-1856)*, Nancy, PUN, 1999, CIII-928 p.

LEBAS, Georges, *Les derniers corsaires français dans la Manche*, Paris, 1931, 23 p.

LECOZ, Jean-Noël, *La guerre de course à Saint-Malo sous Louis XVI*, mémoire de DES, Rennes, 1957, 149 p.

LEINER, Frederick C., *The end of the Barbary terror : America's 1815 War against the pirates of North Africa*, Oxford/New York, Oxford University Press, 2006, 239 p.

LEMAIRE, Louis, « Étienne Blanckman, capitaine corsaire dunkerquois (1772-1822) », *Revue de la Société d'Histoire et d'Archéologie*, Vol. XXXII, 1998, p. 125-158.

LEMISCH, Jesse, « Jack Tarin in the Streets : Merchant Seamen in Politics of Revolutionary America », *William and Mary Quartely*, n° 25/3, juill. 1968, p. 371-407.

LESPAGNOL, André, « Guerre et activités maritimes : l'exemple de Saint-Malo pendant la guerre d'Amérique », *Proceedings of the 14th of the International Conference for Maritime History*, Greenwich, 1974.

LESPAGNOL, André, « La guerre de course pendant la guerre d'Amérique », *Les marines françaises et britanniques face aux États-Unis, de la guerre d'Indépendance à la guerre de Sécession : 1776-1865*, Vincennes, SHM, 1998, p. 99-113.

LEVASSEUR, Olivier, *Charles Cornic 1731-1809, un mythe corsaire*, Rennes, Apogée, 2003, 223 p.

LONDON, Joshua E., *Victory at Tripoli : how America's War with the Barbary pirates established the US Navy and shaped a nation*, Hoboken, John Wiley and Sons, 2005, 276 p.

MACKESY, Piers, *The war in the Mediterranean, 1803-1810*, Londres, Longmans Green and Co, 1957, 430 p.

MALOT, François-Paul, *Principaux faits des corsaires français dans les Antilles de 1793 à 1805*, 2 vol., Arcentan, 1830.

MANŒUVRE, Laurent, *Louis Garneray 1783-1857, peintre, écrivain, aventurier*, Paris, Bibliothèque de l'Image, 2002, 214 p.

MARTINEZ, Lucas, « La Jeune École et la guerre de course. Les croiseurs corsaires à la fin du XIXe siècle », Gilbert Buti (dir.), *Corsaires et forbans en Méditerranée XIVe-XXIe siècle*, Paris, Riveneuve éditions, 2009, p. 261-274.

MEYER, William Ryan, « The Channel Island Privateers, 1793-1815 », *A People of the Sea : The Maritime History of the Channel Islands*, Londres, Methuen, 1986, p. 173-194.

MILLER, Daniel A., *Sir Joseph Yorke and Anglo-Dutch Relations, 1774-1780*, La Hague, Mouton, 1970.

MILLOT, Nicolas, « Le corsaire la *Junon* d'Auray à Saint-Malo : une goëlette de Baltimore sur les côtes de Bretagne », *Le Chasse-Marée*, n° 113, 1998, p. 30-41.

MINCHINTON, Walter E. et STARKEY David J., « Characteristics of Privateers Operating from the British Isles against America, 1777-1783 », *Ships, Seafaring and Society : Essays in Maritime History*, Detroit, Wayne State University Press, 1987, p. 251-274.

MORGAN, William James, « American privateering in America's War for Independence 1775-1783 », *Course et Piraterie, XVe colloque de la Commission internationale d'Histoire maritime*, San Francisco, août 1975, Paris, CNRS, 1975, p. 556-571.

MORSE, Sidney G., « The Yankee Privateersman of 1776 », *The New England Quartely*, Vol. XVII, n° 1, mars 1944, p. 71-86.

MUFFAT, Sophie, « La course entre 1791 et 1815 : une entreprise commerciale codifiée et réglementée », *Neptunia*, n° 249, 2008, p. 32-42.

MURRAY, Dian H., *Pirates of the South China Coast 1790-1810*, Stanford, 1987.

NICOLAS, Guy, « Claude et Benjamin Dubois, armateurs corsaires de Saint-Malo lors de la guerre d'Indépendance américaine », *Bulletin de l'Association des Descendants de Capitaines Corsaires*, n° 37, 2004, p. 33-39.

OTERO LANA, Enrique, « La escuadra corsaria del Consulado de Cádiz (1779-1783) y su actividad en América », *Derroteros de la Mar del Sur*, n° 13, 2005, p. 113-121.

PAISANT, Chantale, « Pirates et miracles. La mise en scène de l'ex-voto dans les journaux de voyage de religieuses missionnaires (début du XIXe siècle) », Sylvie Requemora et Sophie Linon-Chiron (dir.), *Les Tyrans de la mer Pirates, corsaires et flibustiers*, Paris, PUPS, 2002, p. 215-228.

PANZAC, Daniel, « La course barbaresque : les hommes, les navires, les pratiques (fin XVIIIe-début XIXe) », Sylvie Requemora et Sophie Linon-Chiron (dir.), *Les Tyrans de la mer Pirates, corsaires et flibustiers*, Paris, PUPS, 2002, p. 99-107.

PANZAC, Daniel, « La course est-elle rentable ? Le cas des régences barbaresques vers 1800 », *Méditerranée, Moyen-Orient : deux siècles de relations internationales*, Paris, L'Harmattan, 2003, p. 200-221.

PANZAC, Daniel, « La guerre de course à Tripoli de Barbarie dans la seconde moitié du XVIIIe siècle », *Guerre et Commerce en Méditerranée IX-XXe siècles*, Veyrier, Coll. Kronos, Paris, 1991, p. 255-278.

PANZAC, Daniel, « Une activité en trompe l'œil : la guerre de course à Tripoli de Barbarie dans la seconde moitié du XVIIIe siècle », *Revue de l'Occident musulman et de la Méditerranée*, Vol. XLVII, 1988, p. 126-141.

PANZAC, Daniel, *Les corsaires barbaresques la fin d'une épopée 1800-1820*, Paris, CNRS, 1999, 311 p.

PARMENTIER, Jan, « Profit and Neutrality: The Case of Ostend, 1781-1783 », David Starkey (dir.), *Pirates and Privateers. New Perspectives on the War on Trade in the Eighteenth and Nineteenth Centuries*, Devon, University of Exeter Press, 1997, p. 206-226.

PATTON, Robert H., *Patriot pirates : the privateers war for freedom and fortune in the American Revolution*, New York, Pantheon Books, 2008, 191 p.

PÉROTIN-DUMON, Anne, « Corsaire et droit de neutralité, les ports de la Guadeloupe pendant les guerres révolutionnaires », Paul Butel et Bernard Lavallé (dir.), *L'espace caraïbe : théâtre et enjeu des luttes impériales XVIe-XIXe siècle*, Actes du colloque international de Talence, Bordeaux, CHEA, 1996, p. 239-275.

PÉROTIN-DUMON, Anne, « Course et piraterie dans le golfe du Mexique et la mer des Antilles », *Bulletin de la Société d'Histoire de la Guadeloupe*, n° 53-54, 3e et 4e trim., 1982, p. 49-71.

PÉROTIN-DUMON, Anne, « Aux origines de l'impérialisme insulaire nord-américain : Corsarios insurgentes et fidélité cubaine, 1810-1830 », *Cuba, les étapes d'une libération*, Toulouse, Université du Mirail, 1979, p. 23-28.

PÉROTIN-DUMON, Anne, « La Contribution des corsarios insurgentes à l'indépendance américaine : Course et piraterie dans le golfe du Mexique et la mer des Antilles, 1810-1830 », *Course et Piraterie*, Vol. II, Paris, CNRS, 1975, p. 666-675, version étendue dans le *Bulletin de la Société d'Histoire de la Guadeloupe*, n° 53-54, 1982, p. 49-71.

PÉROTIN-DUMON, Anne, « Los Corsarios de la Libertad », *Revista de Occidente*, Madrid, n° 12, 1982, p. 75-82.

PÉROTIN-DUMON, Anne, « Victor Hugues, corsaire et sans-culotte des Antilles », *L'Historial antillais*, Pointe-à-Pitre, J. Adélaïde, Vol. III, 1981, p. 103-111.

PESKIN, Lawrence A., *Captives and Countrymen : Barbary Slavery and the American Public, 1785-1816*, Baltimore, John Hopkins Unininiversity Press, 2009, 256 p.

RAMPAL, André, « Corsaires et pirates dans les guerres civiles et d'indépendance au début du XIXe siècle en Méditerranée : l'Espagne et la Grèce », Gilbert Buti (dir.), *Corsaires et forbans en Méditerranée XIVe-XXIe siècle*, Paris, Riveneuve éditions, 2009, p. 247-260.

RAND, Edwin Holmes, « Maine Privateers in the Revolution », *The New England Quartely*, Vol. XI, n° 4, déc. 1938, p. 826-834.

RITCHIE, Robert C., « Government Measures against Piracy and Privateering in the Atlantic Area, 1750-1850 », David Starkey (dir.), *Pirates and Privateers. New Perspectives on the War on Trade in the Eighteenth and Nineteenth Centuries*, Devon, University of Exeter Press, 1997, p. 10-28.

ROBIDOU, abbé François, *Les derniers corsaires malouins, la course sous la République et l'Empire (1793-1814)*, thèse de lettres, Rennes, Oberthur, 1919, 356 p.

ROMAN, Alain, « Angenard, corsaire de l'Empire », *Annales de la Société d'Histoire et d'Archéologie de l'Arrondissement de Saint-Malo*, 2003, p. 157-166.

ROMAN, Alain, « Meslé de Grandclos, armateur corsaire », *Annales de la Société d'Histoire et d'Archéologie de l'Arrondissement de Saint-Malo*, 1993, p. 217-235.

ROMAN, Alain, *La saga des Surcouf. Mythes et réalités*, Saint-Malo, Cristel, 2006, 276 p.

ROMAN, Alain, *Robert Surcouf et ses frères. La véritable vie du plus grand des corsaires*, Saint-Malo, Cristel, 2007, 407 p.

RYAN, A. N., « The price of protection : foreign flags under British Convoy in the Baltic Trade 1807-1812 », *Course et Piraterie, XV[e] colloque de la Commission internationale d'Histoire maritime*, San Francisco, août 1975, Paris, CNRS, 1975, p. 632-645.

SAXON, Lyle, *Lafitte le pirate*, Paris, Gallimard, 1935, 223 p.

STARK, Francis R., *The abolition of privateering and the Declaration of Paris*, New York, 1897, 163 p., réimpr. 1967, Studies in history, economic and public law, Faculty of political science of Colombia University.

STARKEY, David J., « A Restless Spirit : British Privateering Enterprise, 1739-1815 », David Starkey (dir.), *Pirates and Privateers. New Perspectives on the War on Trade in the Eighteenth and Nineteenth Centuries*, Devon, University of Exeter Press, 1997, p. 126-140.

STARKEY, David J., « British Privateering against the Dutch in the American Revolutionary War, 1780-1783 », *Studies in British Privateering, Trading Enterprise and Seamen's Welfare, 1775-1900*, University of Exeter, 1987, p. 1-17.

SYRETT, David, *The Royal Navy in American Waters during the American Revolutionary War, 1775-1783*, Columbia S. C., University of South Carolina Press, 1998, 213 p.

TEITLER, Ger, « Zeeroof en eeroofbestrijding in de Indische Archipel gedurende de negentiende eeuw », *Marineblade*, n° 110, 2000, p. 130-137.

TEITLER, Ger, « Zeeroof in zuidoost Azië : een historische vergelijking », *Marineblade*, n° 111, 2001, p. 148-156.

THOMAS, E. G., « Captain Buckle and the Capture of the *Glorioso* », *Mariner's Mirror*, n° 68, 1982, p. 49-56.

TOUSSAINT, Auguste, « L'étonnante carrière du corsaire bordelais Jacques-François Perroud », *Revue historique de Bordeaux*, t. XXVI, 1977, p. 99-124.

TOUSSAINT, Auguste, « La course aux Mascareignes pendant la guerre d'Amérique », *Bulletin de l'Association des Descendants de corsaires*, Saint-Malo, n° 10, 1977 et *Annuaire des pays des l'océan Indien*, Aix-Marseille, 1976-1978, p. 83-102.

TOUSSAINT, Auguste, « La guerre de course au temps de l'Île de France », *Revue française de l'Élite européenne*, Paris, n° 1267, août 1964, p. 24-27.

TOUSSAINT, Auguste, « Le corsaire lorientais Claude Deschiens de Kerulvay », *Annales de Bretagne et des Pays de l'Ouest*, t. LXXXII, 1975/1, p. 317-336.

TOUSSAINT, Auguste, « Un corsaire auvergnat dans la mer des Indes, Jean-François Mairoux », *Bulletin historique et scientifique de l'Auvergne*, Clermont-Ferrand, t. 87, n° 54, juill.-sept. 1977, p. 309-322.

TOUSSAINT, Auguste, *Les frères Surcouf*, Paris, Flammarion, 1979, 292 p.

TRAN, Tri, « Les corsaires de la marine américaine pendant la guerre d'Indépendance », *Chroniques d'Histoire maritime*, Paris, SFHM, n° 42, 2000, p. 49-61.

UTAAKER, Kirsten, « Belligerent privateering and Danish-Norwegian navigation south of cap Finisterre 1793-1807 », *Course et Piraterie, XV[e] colloque de la Commission internationale d'Histoire maritime*, San Francisco, août 1975, Paris, CNRS, 1975, p. 584-631.

VALENSI, Lucette, *Le Maghreb avant la prise d'Alger*, Paris, Flammarion, 1969, 140 p.

VILLIERS, Patrick, « Convois et corsaires dans l'Atlantique pendant la guerre d'Indépendance des États-Unis d'Amérique », *Revue historique*, n° 519, juill. sept. 1976, p. 37-57.

VILLIERS, Patrick, « Influence de la guerre d'Indépendance sur l'armement malouin, commerce colonial, course, grande pêche et gens de mer, 1775-1783 », *Annales de la Société d'Histoire et d'Archéologie de l'Arrondissement de Saint-Malo*, 1976, p. 168-187.

VILLIERS, Patrick, « La course en Méditerranée sous l'Empire : premiers éléments statistiques », in Gilbert Buti (dir.), *Corsaires et forbans en Méditerranée* XIVe-XXIe *siècle*, Paris, Riveneuve éditions, 2009, p. 213-226.

VILLIERS, Patrick, « La lutte contre la course anglaise en Atlantique pendant la guerre d'Indépendance des États-Unis d'Amérique 1778-1783 », *Course et Piraterie, XVe colloque de la Commission internationale d'Histoire maritime*, San Francisco, août 1975, Paris, CNRS, 1975, p. 572-583.

VOGEL, Robert C., « Jean Laffite, the Baratarians, and the Historical Geography of the Gulf of Mexico », *Gulf Coast Historical Review*, Mobile, University of Southern Alabama, Vol. V/2, 1990, p. 63-77.

WILDE, P. A. de, « Some remarks on Dutch privateers in the Indian Ocean till the fall of Java in 1811 », *Course et Piraterie, XVe colloque de la Commission internationale d'Histoire maritime*, San Francisco, août 1975, Paris, CNRS, 1975, p. 802-815.

WINSLOW, III Richard E, *Wealth and honour : Portsmouth during the Golden Age of privateering, 1775-1815*, Portsmouth (NH), Peter E. Randall, 1998, 304 p.

ZAKYTHINOS, D. A., « Corsaires et pirates dans les mers grecques au temps de la domination turque », *L'Hellénisme contemporain*, n° 10, 1939, p. 695-736.

ZIJVERDEN, Jan Van, « The Riskly Alternative : Dutch Privateering During the Fourth Anglo-Dutch War, 1780-1783 », David Starkey (dir.), *Pirates and Privateers. New Perspectives on the War on Trade in the Eighteenth and Nineteenth Centuries*, Devon, University of Exeter Press, 1997, p. 186-205.